Gabinete

do

Engenheiro Auxiliar.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

RELATORIO

REFERENTE AO ANNO DE 1918

Apresentado ao Exmo Snr.

Dr. Afranio de Mello Franco

MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

PELO

Engenheiro José Gonçalves Barboza

EX-DIRECTOR

RIO DE JANEIRO

OFF. AUTO-TYP. DA E. F. CENTRAL DO BRASIL

1920

Relatorio do anno de 1918

INDICE

	PAGS.
INTRODUCÇÃO	I a XXIX
I — ADMINISTRAÇÃO CENTRAL E CONSTRUCÇÃO	1 a 13.
II — TRAFEGO—Reclamações—Estações e Paradas—Despezas	14 a 18.
III — MOVIMENTO, TELEGRÁPHO E ILLUMINAÇÃO—Percurso dos trens, dos carros e dos vagões—Telegrapho e Telephone—Illuminação—Despezas	19 a 42.
IV — LOCOMOÇÃO — Dados geraes — Material rodante e de tracção — Locomotivas — Carros e vagões — Tracção — Percursos das locomotivas — Combustivel, lubrificantes e estopa — Despezas de conducção de trens	43 a 115.
V — VIA PERMANENTE E EDIFICIOS — Extensão das linhas — Trabalhos executados — Lastramento da linha — Gabinete de ensaios — Cadastro — Despezas	116 a 140.
VI — CONTABILIDADE E ESTATISTICA — Custo da Estrada — Receita — Dados geraes— Quadros e tabellas — Despezas — Reclamações — Pessoal — Accidentes — Balanço — Synopse	141 a 181.

INTRODUCÇÃO

INTRODUCÇÃO

Exmo. Sr. Ministro.

Em cuprimento do disposto no Regulamento vigente tenho a honra de apresentar a V. Ex. o relatorio dos diversos serviços desta Estrada no anno de 1918.

Poderia limitar-me a fazer chegar ás mãos de V. Ex. os relatorios das seis Divisões, visto tratar-se de periodo inteiramente alheio á minha direcção; julgo, todavia, dever aproveitar o ensejo para expender algumas considerações sobre questões assaz importantes para constituirem objecto de serias cogitações.

Nem por ser curta a minha permanencia no cargo actual, menos cuidado me mereceu o estudo de tão relevantes assumptos de interesse publico. Esforcei-me, por isso, em facilitar, a quem haja de substituir-me, a execução de medidas que me parecem indispensaveis ao bom andamento de todos os serviços, ao melhor modo de conduzil-os e á obtenção dos recursos necessarios, certo de que a solidariedade e a continuidade são a base da ordem social.

Em 31 de Dezembro de 1918 a Estrada media a extensão em trafego de 2.402 kilometros e 505 metros, assim distribuida:

Bitola larga de $1^{m},60$	$1.073^{km},991$
Bitola estreita de $1^{m},00$	$1.264^{km},740$
Bitola mixta	$63^{km},774$

Subdivide-se tal extensão em

Linhas principaes	$1.561^{km},796$
Ramaes	$829^{km},307$
Circulares	$11^{km},402$

Quanto ás regiões servidas pela Estrada cabem:

Ao Districto Federal	106km,726
Ao Estado do Rio de Janeiro	735km,140
Ao Estado de Minas Geraes	1.270km,499
Ao Estado de São Paulo	290km,140

Dispõe ainda a Estrada de 374km,273 em desvios, assim discriminados:

Nos pateos das estações.....	315km,520
Fóra dos pateos	16km,024
Particulares	42km,729

A' simples vista destes algarismos conclue-se ser de todo insufficiente a extensão desses desvios. Necessitam elles de augmento para facilidade das manobras e, sobretudo, para os cruzamentos dos trens, sujeitos hoje a atrazos resultantes de tão grave inconveniente. Da extensão em trafego acham-se lastrados 1.557km,030 de pedra britada e cascalho, dos quaes 902km,214 de bitola larga e 654km,825 de estreita.

Durante o anno estiveram em construcção 111km,067, sendo:

Ramal de Paraopeba	36km,067
Ramal de Marianna a Ponte Nova.....	25km,000
Ramal de Montes Claros	50km,000

O accrescimo da extensão em trafego, a qual era de 2.350km,377 em 1917, ou menos 52km,128 do que no anno seguinte, provém da occupação da Estrada de Ferro do Bananal, com 28 kilometros, autorizada por Decreto n. 13.206, de 25 de Setembro de 1918, da abertura ao trafego de 13km,328 entre Aranha e Brumadinho, do ramal de Paraopeba, em 25 de Junho, e de 10km,800 do ramal de Santa Rita até Jacutinga, em 6 de Novembro.

No fim do anno, de Bello Valle para Bello Horizonte faltava o assentamento dos trilhos em 25 kilometros, assim como o alargamento da bitola a partir de Aranha, devendo este importante melhoramento ser entregue ao transito publico em meiado de Julho do corrente anno. A construcção tem sido custeada com o credito de 10.740:200$000, aberto pelo Decreto n. 12.987, de 24 de Abril de 1918.

Em Julho começaram os estudos para os primeiros 25 kilometros do prolongamento do ramal de Marianna a Ponte Nova, por ter sido abandonado o antigo traçado, cujos trabalhos haviam sido suspensos em 1913. A construcção corre por conta do credito de 2.400 contos, aberto pelo Decreto n. 12.931, de 20 de Março de 1918.

Foram iniciados em Agosto os trabalhos de locação do primeiro trecho de 50 kilometros do prolongamento de Buenopolis a Bocayuva, no ramal

de Montes Claros, ficando concluida em Dezembro. As respectivas despezas são custeadas pelo credito de 4.000 contos, aberto pelo Decreto n. 12.929, tambem de 20 de Março.

Em 1918 foram dados certificados de pagamento a tarefeiros na importancia de 1.372:852$849, distribuida pelos seguintes serviços:

Ramal de Itacurussá a Angra dos Reis.....	864:497$507
Linhas de Juiz de Fóra a Lima Duarte e Rio Preto a Santa Rita de Cassia (Exercicios de 1915 e 1916).....	444:888$812
Ramal de Curralinho a Montes Claros.....	10:139$900
Ramal de Ouro Preto a Ponte Nova.....	51:282$130
Alargamento da bitola para Bello Horizonte.....	2:044$500
	1.372:852$849

Despendeu-se ainda com o pessoal a quantia de 2.430:638$124, discriminada como segue:

Alargamento da bitola.....	1.959:267$069
Ramal de Marianna a Ponte Nova.....	56:697$350
Ramal de Montes Claros	365:220$405
Ponte de Pirapóra	49:453$300
	2.430:638$124

O art. 127 da lei orçamentaria manda considerar "validos para serem applicados no exercicio de 1919, os saldos que existirem em 31 de Dezembro de 1918, dos creditos abertos "pelos alludidos Decretos ns. 12.929, 12.931 e 12.987 e pelo de n. 12.878, de 6 de Fevereiro de 1918, relativo á importancia de 500:000$000 para occorrer á construcção da ponte sobre o rio S. Francisco em Pirapóra.

Tal construcção foi abandonada em 1914, tendo as cheias do S. Francisco inutilizado o ultimo encontro e as ensecadeiras para a elevação dos pilares. Foram feitos estudos comparativos para a melhor localização da ponte, a jusante e a montante da cachoeira, bem como para a ligação do novo projecto com a linha estudada em direcção a Belem do Pará, convindo lembrar que o rio subiu, com as ultimas cheias, meio metro acima da soleira do encontro construido, o que determinou alteração do grade da linha projectada.

Todos os trabalhos de construcção foram prejudicados pela terrivel pandemia da grippe, da mesma fórma dolorosa por que o foram todos os serviços do trafego.

Ainda não se apuraram exactamente os resultados financeiros de 1918, devendo ser pequena a differença provavel da receita, e mais sensivel, talvez, a da despeza, por isso que só recentemente se realizaram os ultimos pagamentos do periodo addicional para a liquidação das contas.

Cresceu bastante a receita no anno de 1918, que subiu a 61.848:483$000, ou mais 5.844:287$000 do que a de 1917 e mais 15.646:809$000 do que a de 1916, como consta do seguinte quadro que mostra o continuo augmento das rendas reaes no ultimo quinquennio:

	1914	1915	1916	1917	1918
Renda effectiva	40.235:906$	42.699:551$	45.772:718$	55.499:865$	61.192:530$
Renda ficticia	457:340$	67:133$	3:585$	707$	547$
Renda eventual	173:467$	307:838$	425:371$	503:624$	655:406$
	40.886:713$	43.074:522$	46.201:674$	56.004:196$	61.848:483$

Na renda effectiva estão incluidas as importancias referentes aos transportes por conta dos Ministerios, de diversos Estados e da Prefeitura do Districto Federal. A renda total é discriminada nas seguintes parcellas para o anno de 1918:

Passageiros	17.514:920$000	28,32 %
Bagagens e encommendas	4.884:510$000	7,90 %
Animaes	3.070:481$000	4,97 %
Mercadorias	34.724:353$000	56,14 %
Telegrammas	106:043$000	0,17 %
Armazenagem	147:616$000	0,24 %
Multas	18:656$000	0,03 %
Rendas diversas	725:951$000	1,17 %
Rendas eventuaes	655:406$000	1,06 %
Renda ficticia	547$000	
	61.848:483$000	100,00 %

Está orçada em 62.500:000$000 a receita para o exercicio de 1919, podendo-se, porem, pelo rendimento mensal observado até fins de Maio, assegurar que será vantajosamente excedida aquella importancia em quantia não menor de 5.000 contos de réis.

Tenho a satisfação de registrar aqui o exito das medidas postas em pratica para a arrecadação da renda dos trens de suburbios e de pequeno percurso, que sempre me pareceu desfalcada por deficiencia de fiscalisação.

Houve um accrescimo de renda superior a 129:000$000 no mez de Maio, em que foi elevado o numero de praticantes de conductor de trem, em commissão,

Tendo-se em consideração a despeza resultante do augmento desse pessoal, foi ainda superior a 82:000$000 o saldo a favor do accressimo da receita

Comtudo, é bom declarar aqui que só se poderá conseguir rigorosa percepção das receitas quando a linha de suburbios estiver de todo fechada, melhoramento este a que me referirei adiante.

Até fins de Maio a despeza de custeio escripturada sobe a 75.582:645$999, menos 3.149:892$945 do que a constante do ultimo relatorio que attingiu a 78.732:538$944 para o custeio propriamente dito.

A despeza de 1918 distribue-se pelos seus principaes titulos como segue:

Pessoal	35.473:898$453
Combustivel	27.465:133$340
Material	12.643:614$206
	75.582:645$999

O pessoal póde discriminar-se pela fórma seguinte, quanto ás suas grandes parcellas:

	Pessoal Titulado	Pessoal Jornaleiro
1ª Divisão	538:075$953	260:229$373
2ª Divisão	2.263:415$443	3.796:319$876
3ª Divisão	3.117:067$659	2.725:462$532
4ª Divisão	1.803:812$383	7.496:842$190
5ª Divisão	1.083:860$616	5.903:903$833
6ª Divisão	742:591$959	192:686$834
	9.548:824$013	20.375:444$638

Para confrontar a primeira destas ultimas parcellas com a verba total incluida no orçamento de 1918 é preciso sommar áquella as seguintes quantias que a fazem subir a 11.219:181$415:

Abonos para despezas de viagem	189:641$000
Addicionaes pelo tempo de serviço	1.312:972$198
Addicionaes para quebras ao pessoal da pagadoria e recebedoria	20:316$210
Addicionaes para zona insalubre	147:427$994
	1.670:357$402

Tendo sido de 11.899:560$000 a verba votada houve, portanto, um saldo superior a 680:000$000, ao contrario do que occorreu com o pessoal jornaleiro, que teve a importancia de 18.000 contos excedida em mais de 23.000 contos, como se vê dos creditos abertos em virtude dos Decretos ns. 12.731 e 12.747 de 28 de Novembro e de 12 de Dezembro de 1917 e 13.147, de 31 de Agosto de 1918.

Tendo em conta todas as verbas referentes ao pessoal, o dispendio total é de 35.473:898$453, distribuido como segue:

Pessoal titulado	11.219:181$415
" jornaleiro	20.375:444$638
" addido	121:197$170
Domingos e feriados	3.498:877$563
Eventuaes	259:197$667
	35.473:898$453

Quanto ao credito para o corrente exercicio, foi votado o de 60.975:289$000, inferior ao que havia sido solicitado pelo meu antecessor, como se verifica em seguida:

PESSOAL	CONCEDIDO	SOLICITADO
Titulado	9.911:300$000	9.937:700$000
Jornaleiro	18.000:000$000	21.014:637$000
Addido	—	135:000$000
Abonos para viagem	193:000$000	195:000$000
Addicionaes pelo tempo de serviço	1.615:000$000	1.615:000$000
Addicionaes para quebras	21:060$000	21:060$000
Zona insalubre	210:000$000	210:000$000
Aluguel de casa	102:000$000	104:000$000
Premios de economias de carvão	30:000$000	30:000$000
Extraordinario e rondas	900:000$000	900:000$000
Domingos e feriados	3.492:929$000	3.492:929$000
	34.475:289$000	37.655:326$000
Material	10.000:000$000	11.610:000$000
Combustivel	16.000:000$000	Indeterminado.
Eventuaes	500:000$000	500:000$000

Sendo indiscutivel a insufficiencia do credito concedido, solicitei recentemente a V. Ex. a abertura de um credito supplementar de 8.670 contos, transcrevendo em seguida as razões que o justificam, expostas no meu officio n. 1219|2ª, de 14 de Junho:

"Pedindo a attenção de V. Ex. para o projecto de orçamento que acompanhou o officio do meu antecessor, sob o n. 372, de 9 de Fevereiro de 1918, tomo a liberdade de lembrar que a verba solicitada para o pessoal jornaleiro em 1919 foi de 21.014:637$000, superior pois, em mais de 3.000 contos á que se concedeu effectivamente; entretanto a despeza por conta da mesma verba já lhe excedera em mais de 2.000 contos no ultimo anno decorrido.

A' incontestavel insufficiencia dessa quantia de 18.000 contos, que se manifesta na 2ª, 3ª, 4ª e 5ª Divisões, accrescem despezas não previstas na 3ª e 5ª que contribuem para tornar maior o supplemento de credito ora solicitado. Convencido de que se desfalcava o rendimento diario dos suburbios por falta de uma fiscalisação mais rigorosa, resolvi augmentar o numero de praticantes de conductor, nomeados em commissão, o que exige um reforço para o pessoal jornaleiro da 3ª Divisão, vantajosamente coberto pelo augmento de renda, que excedeu de 129:000$000 só no mez de Maio ultimo, em que foi posta em pratica tal medida.

Tambem se torna necessario augmentar a verba para telegraphistas, afim de melhorar a respectiva escala no ramal de Santa Cruz e Linha do Centro, no trecho entre Deodoro e Belém onde taes empregados estão por demais sobrecarregados na actualidade. Sommam estes augmentos a quantia de 420:000$000, á qual se deve accrescentar a de 55:000$000 para o pagamento de diarias ao pessoal do Movimento, em serviço dos trens, a que tambem faz jus o pessoal da Locomoção no mesmo serviço, sendo para isso necessaria a verba de 25:000$000, além da de 1.150:000$000 para attender a insufficiencia do credito concedido. Quanto á 5ª Divisão ha necessidade do reforço de 870:000$000 para o pessoal titulado e jornaleiro, justificado pelo accrescimo do trecho correspondente a duas residencias da secção de Construcção de bitola larga de Bello Horizonte, as quaes passam para a referida Divisão. Com referencia ao material, lembrarei que a despeza relativa a 1918 já subiu a cerca de 13.000 contos, sem incluir o combustivel que exigiu dispendio superior a 27.200 contos; entretanto, o credito para 1919 é apenas de 10.000 contos para o material das seis Divisões. Para se julgar da sua insufficiencia bastará lembrar que nos quatro longos annos de guerra foi impossivel prover os varios departamentos da Estrada de materiaes procedentes da Europa, não só pelo seu excessivo custo, mas principalmente pela difficuldade do transporte maritimo. Dahi tornar-se imprescindivel a concessão de elevada quantia para acquisição de materiaes reclamados pelos serviços da Locomoção, avultando os que se destinam ás grandes reparações de que carece o material de tracção e das diversas especies de transporte.

Na 5ª Divisão é indispensavel, igualmente, a concessão de um supplemento para acquisição de varios materiaes necessarios á conservação da linha e dos edificios. Resumindo, pois, as considerações expedidas, rogo a V. Ex. se digne de providenciar sobre a abertura de um credito supplementar para o custeio da Estrada no corrente anno, na importancia total de 8.670:000$000, assim distribuida:

	Pessoal	Material	Total
2ª Divisão.....	250:000$000	—	250:000$000
3ª "	475:000$000	—	475:000$000
4ª "	1.175:000$000	5.600:000$000	6.775:000$000
5ª "	870:000$000	300:000$000	1.170:000$000
	2.770:000$000	5.900:000$000	8.670:000$000

No intuito de prover a Estrada de todos os recursos de que necessita para a bôa execução dos respectivos serviços, assim como pára attender á execução de

varios melhoramentos no anno de 1920, submetti á esclarecida apreciação de V. Ex. o projecto de orçamento para o dito anno, resumido nos titulos seguintes:

PESSOAL

Titulado	10.082:300$000
Jornaleiro	21.146:281$964
Addido	96:300$000
Varias verbas	6.658:989$000
	37.983:870$964

Material	17.960:000$000
Combustivel	Indeterminado.
Eventuaes	500:000$000
Obras novas	11.000:000$000

Afim de completar taes informes parece-me conveniente reproduzir aqui o officio em que esta Directoria fundamentou o pedido de credito para 1920.

"Estrada de Ferro Central do Brazil — n. 1.000|2ª — Rio de Janeiro, 7 de Maio de 1919.. Exmº. Sr. Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas. Tenho a honra de submetter á esclarecida apreciação de V. Ex. o projecto de orçamento para os diversos serviços a cargo desta Estrada no exercicio de 1920. Dadas as condições actuaes da mais importante das nossas vias-ferreas, depois de longos annos de guerra mundial, durante os quaes não foi possivel prover ao seu completo apparelhamento, tornam-se hoje indispensaveis maiores gastos para collocal-a em situação de satisfazer aos fins a que se destina em prol do interesse publico. E' de 287:600$000 o augmento de despeza com o pessoal titulado, previsto na presente proposta, em relação ao que consta do orçamento para o exercicio vigente, que monta em 12.960:760$000, notando-se, porém, que nesta quantia não está incluida a gratificação de 300$000 mensaes para os tres auxiliares de gabinete da Directoria, autorizada por disposição do mesmo orçamento. Seja-me licito, por equidade, propor que se eleve para 250$000 mensaes a gratificação aos auxiliares do gabinete das sub-directorias, que a dita disposição fixou sómente em 150$000. A 3ª Divisão accusa um accrescimo de 63:000$000 do qual 60 contos são provenientes do augmento na verba de diarias para o pessoal dos trens quando em serviço no interior. O maior augmento, de 167:200$000, dá-se na 4ª Divisão, pela necessidade de elevar a 30 o numero de machinistas de 1ª classe e a 60 o de 2ª, que corresponde a mais 10 para cada classe, no intuito de attender ás conveniencias da tracção, além da justiça em proporcionar a promoção a antigos machinistas pelo seu merecimento em muitos annos de bons serviços. Na mesma differença tambem figura a verba de

31:000$000, relativa ao abono de diarias para o pessoal das machinas e para os sub-chefes da tracção, quando a escala obriga aquelles a permanecerem mais 24 horas fóra do deposito e os ultimos permanecem fóra de sua residencia, acarretando-lhes despezas extraordinarias. A 5ª Divisão accusa um accrescimo de 46:000$000, proveniente do augmento do numero de mestres de linha em consequencia de maior extensão em trafego, além do augmento de dois armazenistas de segunda classe. O accrescimo do trafego em 1918, que permitte prever movimento ainda mais intenso em 1920, leva-me a restabelecer a proposta do meu antecessor quanto ao pessoal jornaleiro, a qual previa, para este anno, a despeza de 21.014:637$000, pouco inferior á constante da minha proposta, não me parecendo sufficiente a de 18.000 contos concedida para o corrente exercicio. No pessoal da 2ª Divisão proponho a elevação para 7$000 da diaria dos praticantes de conferentes, não me parecendo razoavel que tenham sómente a de 6$000, inferior á dos praticantes do telegrapho, cuja categoria não é superior á dos primeiros. Na mesma divisão augmentei a verba dos guarda-chaves de 3ª classe, porque o numero total é insufficiente e torna exaustivo o trabalho desse pessoal, que chega a ser, ás vezes, de mais de 20 horas successivas, contra tudo quanto se pode exigir nesta epoca de justas reinvidicações do operariado. Na 5ª Divisão inclui as verbas de 50:000$000 e de 40:000$000, a primeira para o cadastro da linha e a segunda para iniciar a replantio nas margens da linha, ambas indispensaveis, na minha humilde opinião. Na parte do orçamento relativa ao material é que a despeza mais avulta, não podendo deixar de ser assim, em vista de deficiencia dos fornecimentos nos ultimos quatro annos, resultante da difficuldade na acquisição de material rodante no estrangeiro. Sem augmentar, entretanto, as outras verbas pedidas para 1919, e antes reduzindo algumas dellas, não posso deixar de pedir a quantia de sete mil contos para acquisição do alludido material, reputando-a de todo imprescindivel para attender ao movimento actual, como para o provavel accrescimo do trafego em 1920. Basta dizer a V. Ex. que presentemente já se faz sentir a insufficiencia de machinas e de carros para o transporte de passageiros, sendo com grande difficuldade que consegui restabelecer a maior parte dos trens supprimidos em 1917, vendo-me, por isso, obrigado a solicitar brevemente. a V. Ex. a abertura de um credito especial para a compra de material rodante, ainda para este anno. Sobreleva dizer que a verba concedida em 1919, para o material é de 10.000 contos e a proposta por mim somente excede áquella de Rs. 7.960 contos em consequencia, principalmente, do material rodante que não figura na primeira.

Como já ponderou o meu antecessor a esse Ministerio, no seu officio n. 372. de 9 de Fevereiro de 1918, não se pode computar a

verba para a acquisição de combustivel, ficando por isso, indeterminada. Parece-me de toda a conveniencia adoptar o mesmo criterio do orçamento de 1919, que deixa ao Governo a faculdade de abrir os creditos necessarios para o combustivel, orçado somente em 16.000 contos, quando se despenderam cerca de 31.000 em 1917.

Termina a parte referente ao material com a importancia de 17.650:000$000, destinada a obras novas para a 4ª e 5ª Divisões.

Como sabe V. Ex., da concentração das grandes reparações em officinas convenientemente localisadas e completamente apparelhadas com os machinismos mais aperfeiçoados, depende o menor custo de taes reparações. Ora, não só as officinas do Engenho de Dentro, como as do Norte, nas condições em que se acham, não podem preencher o seu objectivo, como tambem se torna indispensavel a construcção de novas officinas em Bello Horizonte. Para as primeiras julgo necessario o credito de 2.500:000$000, distribuido em quatro exercicios, e para as segundas o de 1.000:000$000, no exercicio de 1920, caso não seja possivel concedel-o este anno, como pretendo pedir proximamente a V. Ex., sendo preciso reforçar com 2.300 contos o credito já concedido para as de Bello Horizonte.

Além disso, é imprescindivel a ampliação de alguns dos depositos, que já não satisfazem as necessidades dos serviços da Locomoção, carecendo outros de melhoramentos indispensaveis, para o que peço, no conjuncto, uma verba de 850 contos. Por outro lado, não se póde deixar de prover a 5ª Divisão de meios para o lastramento da linha em alguns trechos novos e outros melhoramentos, convindo igualmente ampliar diversos edificios, restaurar outros e construir novos, introduzindo, onde for necessario, condições hygienicas em beneficio do pessoal, como V. Ex. me lembrrou, aproveitando este ensejo para solicitar os recursos necessarios, havendo eu destinado a todos estes melhoramentos a quantia de 5.000 contos. Finalmente, para a electrificação do trecho dos suburbios, recentemente resolvida por V. Ex., inclui a verba de 6.000 contos, destinando-se uma parte ao fechamento da linha, orçado em 5.592:953$ para o que, por conseguinte, é insufficiente o credito de 2.000 contos, já concedido, e a outra parte devendo ser aproveitada no inicio dos trabalhos da electrificação, propriamente dita, a menos que V. Ex. resolva a concessão de maior quantia, afim de activar a execução de taes trabalhos. Para o pagamento de domingos e feriados ao pessoal jornaleiro e para eventuaes proponho as mesmas verbas de 3.492:929$, e de 500:000$000, concedidas para este exercicio, sendo de 96:300$ a que corresponde ao pessoal addido de diversas divisões. São estas as considerações que me cumpre adduzir a respeito do presente projecto de orçamento, afim de que V. Ex. se digne de resolver como julgar mais acertado para o interesse publico. Saude e fraternidade.

(a) *Gonçalves Barbosa* — Director."

Baixou a despeza de combustivel em relação á de 1917, em que attingiu a 31.781:243$723, ou mais 4.485:348$655 do que no anno de 1918, em que se despendeu a importancia de 27.295:895$068, distribuida da forma seguinte:

	Quantidades	Preços	Custo total em reis
	T		
Carvão Cardiff.....	2.030,000	113$326	230:053$000
Carvão Americano.....	97.236,480	123$906	12.048:126$995
Carvão Nacional.....	21.918,000	111$445	2.442:658$209
Carvão de coke para machinas.....	1.227,900	128$890	158:268$000
Idem para fundição.....	87,000	153$204	13:328$800
Carvão em briquettes.....	5.579,175	25$000	139:479$375
Oleo combustivel.....	5.000,000	107$629	535:144$910
Gaz Oil.....	150,000	170$000	25:500$000
	T 133.228 555	—	15.592:559$289
	m3		
Lenha	1.676.261,623	6$082	11.703:335$779
		—	27.295:895$068

Nos preços acima estão comprehendidas todas as despezas accessorias de transporte maritimo, estiva e descarga, etc. excepto as taxas de caes, que não teem figurado no custo do carvão.

Confrontando taes algarismos com os relativos ao do anno de 1917, verifica-se que o consumo do carvão diminuiu muito em 1918, o seu custo medio foi de 115$830, quando havia sido de 137$251 naquelle anno, ao contrario do que occorreu com a lenha, cujo consumo triplicou em 1918, ao mesmo tempo que cresceu de 42 % o respectivo custo.

Ao assumir o cargo de Director tive que agir com a maior presteza, no sentido de prover a Estrada do combustivel indispensavel ao serviço da tracção visto ser pequena a quantidade de que se dispunha na occasião.

Alem disso, travava-se em torno do fornecimento de carvão agitada polemica, que o laudo da Junta de Abastecimento contribuiu, sem duvida, para fechar de fórma inteiramente favoravel á Administração Publica, que sempre procedeu consoante os elevados interesses da União, mormente em época tão calamitosa como a desses longos annos de guerra.

Como elemento subsidiario do assumpto passo a transcrever o referido laudo, com o qual V. Ex. se dignou de concordar, mandando, por Aviso-Circular n. 3, de 28 de Abril, que o mesmo fosse executado integralmente:

> "A Junta de Abastecimento de Carvão dos Estados Unidos do Brazil, convocada pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, para o fim de tomar conhecimento do que se passou em o respectivo Ministerio, com relação ao supprimento de carvão á Estrada de Ferro Central do Brazil, no segundo trimestre do corrente anno,

depois de detido exame dos documentos que lhe foram presentes, e de haver ouvido a respeito o Ministerio das Relações Exteriores, chegou ás seguintes conclusões:

I

Dada a situação em que se encontra a Estrada de Ferro Central do Brazil, relativamente ao supprimento de combustivel para a regular manutenção dos seus serviços de trafego, ha toda conveniencia em ser acceita a proposta apresentada na concorrencia publica realizada aos 17 de Fevereiro proximo findo por P. S. Nicolson & Comp., que lograram classificação em primeiro logar.

II

Não ha contracto ou compromisso que obrigue o Governo da União a receber da Berwind White Coal Mining Company, por intermedio da Companhia Nacional de Navegação Costeira, a quantidade de carvão complementar das 600.000 toneladas que lhe deveriam ter sido fornecidas no decurso do anno findo de 918.

III

O Governo poderá, em attenção á interferencia que o nosso Embaixador em Washington teve nos arranjos que lhe valeram receber durante o anno passado uma parte das 600.000 toneladas de carvão cuja exportação fôra permittida pelo Governo Americano, revigorar o convenio, já prorogado até o primeiro trimestre do corrente anno, para que Berwind White Coal Mining Company forneçam carvão para a Central do Brazil a partir do segundo semestre do corrente anno, e para todos os outros serviços nacionaes desde já, nos termos da segunda parte da proposta que lhe foi apresentada pelos seus representantes—Companhia Nacional de Navegação Costeira—em o seu requerimento de 15 do corrente mez de Março, isto é, sem commissão a qualquer intermedio e aos preços officiaes desses combustivel nos Estados Unidos, "revertendo em beneficio da União todo e qualquer barateamento de frete que venha a ser determinado pelo "Shipping Board", até completarem-se as 600.000 toneladas. Rio de Janeiro, 21 de Março de 1919. (a) Dr. *Carlos Claudio da Silva* — Contra Almirante *Julio de Oliveira Sampaio* — *Gonçalves Barbosa.*"

Dirimida a questão do carvão tive logo depois de pronunciar-me a respeito do fornecimento do oleo combustivel, tambem em situação duvidosa quanto á existencia de um contracto ou vigencia de um simples accordo que obrigasse o Governo para com a "Anglo Mexican Petroleum Company".

Manifestando-me sobre as propostas de M. e F. de Siqueira e da "Standard Oil Company" para fornecerem o mesmo combustivel, dizia eu a V. Ex. por officio n. 189|1ª, de 8 de Abril:

> "Como V. Ex. sabe, porem, esse combustivel, de que não pode a Estrada prescindir no momento, vem sendo fornecido pela "Anglo Mexican Petroleum Company", primeiramente em virtude de proposta acceita pela Directoria desta Estrada em Junho de 1916, e, depois, por força do Aviso n. 40, de 5 de Fevereiro ultimo, desse digno Ministerio, ao preço de cento e dez (110) shillings, ouro, e mais 5$000, papel, por tonelada metrica. E, sciente de que V. Ex. não reconhece a existencia de contracto para o alludido fornecimento, essa Companhia acaba de propor-se a continual-o, nos termos da offerta acceita em 1916, mas ao preço de sessenta e oito (68) shillings, ouro, além de 5$000, papel. Isso corresponde a uma reducção de quarenta e dois shillings por tonelada, o que ella só pretendia fazer nos supprimentos posteriores a noventa dias após á assignatura da paz na Europa. Tendo em vista o conjuncto das condições de cada uma das tres propostas em causa, e mais ainda que a inexistencia do contracto com a "Anglo Mexican Petroleum Company não importa a do compromisso moral, realmente assumido pela Estrada e conhecido desse Ministerio, talvez conviesse aproveitar-se o ensejo para dirimir definitivamente a questão suscitada sobre o assumpto, propondo-se á "Anglo Mexican Petroleum Company" a assignatura de contracto regular, para o fornecimento mensal de quatro mil toneladas de oleo combustivel, ao preço ora proposto, durante os mezes de Abril a Dezembro do corrente anno. Peço, pois, a V. Ex. se digne de determinar o que melhor fôr com relação ao assumpto, tendo sempre em vista a urgencia inherente á sua natureza e, mais ainda, que a expontaneidade com que foram apresentadas as propostas de que se trata não prejudica o aspecto da verdadeira concorrencia administrativa que ellas offerecem com o seu conjuncto opportuno."

A solução alvitrada por mim parecia-me a mais acertada no momento, pois, além do preço razoavel do combustivel, offerecia a vantagem de deixar o fornecimento a quem já se achava apparelhado para fazel-o sem interrupção.

Entretanto, diante de nova proposta de M. e F. Siqueira, e de haver a "Anglo Mexican Petroleum Company" desistido do fornecimento a que se julgava com direito, como informei a V. Ex. por officio n. 296, de 10 de Maio, propuz fosse o fornecimento levado a concorrencia publica, subordinado ao edital que V. Ex. se dignou de approvar logo depois, pelo aviso n. 237, de 17 do mesmo mez.

Normalizado o fornecimento de combustivel, que a guerra havia prejudicado consideravelmente nos annos de 1917 e de 1918, encarecendo por demais o respectivo custo, além de grandemente difficúltar o seu transporte maritimo, preoccupei-me logo de começo com o restabelecimento dos trens supprimidos naquelle anno, determinando a circulação diaria de mais 39 trens de passageiros, dos quaes 21 de suburbios e de pequeno percurso, 4 no ramal de S. Paulo, 4 na linha do Centro, 2 no ramal de Ouro Preto e 8 na linha Auxiliar. Não insistirei sobre a conveniencia dessa medida, que foi recebida, em geral, com grande satisfação.

O movimento da Estrada torna-se cada vez mais intenso, como se póde ver pelo transporte de cargas realizado no ultimo quinquenio e expresso como segue:

Em 1914	2.874.567	toneladas
" 1915	2.111.726	"
" 1916	2.556.935	"
" 1917	2.918.000	"
" 1918	3.125.000	"

Mais pronunciado é o accrescimo de passageiros nos suburbios, tendo havido ligeiro decrescimo nos do interior, como provam os algarismos abaixo:

	Suburbios	Interior	Total
Em 1914	28.156.450	2.587.553	30.774.003
" 1915	29.138.065	3.249.624	32.432.679
" 1916	29.937.220	2.668.454	32.605.674
" 1917	30.414.522	2.808.750	33.223.272
" 1918	31.836.987	2.735.617	34.572.604

No corrente anno tende a augmentar o movimento de passageiros nos trens de suburbios, cujo numero não pode mais ser accrescido nas horas em que esse movimento é muito intenso. Dahi parecer-me inadiavel a projectada electrificação da linha até Deodoro, sendo incontestavel a vantagem de se tornar estensivo tal melhoramento até a Barra do Pirahy.

Para o exercicio vigente foi votado um insignificante credito de 2.000 contos, apenas sufficiente para se iniciarem os trabalhos de fechamento da linha naquelle primeiro trecho, medida esta que, além de humanitaria e, por isso, de grande urgencia, traz a extraordinaria vantagem de permittir efficaz fiscalização da renda de passageiros.

Realmente, basta lembrar o numero de pessoas, victimas da sua imprudencia, na maior parte dos casos, ao atravessarem as linhas em que se cruzam ao mesmo tempo diversos trens, para julgar-se do alcance de evitarem taes accidentes, substituindo-se as actuaes passagens de nivel por outras superiores ou inferiores.

Com referencia á fiscalização, com o fechamento da linha será facil impedir que se entre nos carros sem o indispensavel bilhete de passagem.

Convencido do caracter urgente da electrificação, que já constituiu o objecto de varios estudos dos meus antecessores, com o meu officio n. 685|2ª, de 15 de Abril, submetti á esclarecida apreciação de V. Ex. os estudos desse melhoramento, na parte relativa aos suburbios, linhas de pequeno percurso e linha tronco até a Barra do Pirahy, procedidos pelos Senhores engenheiros Heitor Lyra da Silva e Cesar de Sá Rabello.

Constam taes estudos de tres partes comprehendendo: o estudo geral da electrificação das linhas ferreas, o projecto relativo á electrificação dos serviços dos suburbios e a collecção de ante-projectos das passagens e obras accessorias, destinadas ao fechamento total do leito da linha no respectivo trecho, acompanhada de uma exposição justificativa e de um orçamento approximado.

Embora estejam por terminar os estudos referentes á electrificação das linhas de pequeno percurso (Santa Cruz e Paracamby), assim como os relativos á Serra do Mar, que ainda podem, sem inconveniente, ser continuados por mais tempo, nada justificaria, como ponderei a V. Ex. o adiamento do inicio dos trabalhos attinentes á realização desse grande emprehendimento, destinado sem duvida a satisfazer uma das mais urgentes necessidades da principal via ferrea do Brazil.

A Commissão deu preferencia ao systema de corrente continua de alta tensão para o serviço suburbano, attendendo a considerações de ordem technica e economica, sob todos os aspectos do projecto, e não cogitou da producção da energia necessaria, por isso que entende mais conveniente adquiril-a de empreza capaz do respectivo supprimento.

Está avaliado em 17.229:509$000 o custo approximado do material rodante, sub-estações, linha aerea, linha de retorno, *feeders* e encoragem, não havendo sido contemplados no orçamento os abrigos de carros na Central e em Deodoro.

Declarei no mesmo officio estar fóra de toda a contestação ser o dos suburbios o primeiro trecho em que a Central deve adoptar a tracção electrica, "devendo-se começar evidentemente pelo completo fechamento do leito da linha e estações, que um imperioso dever de humanidade vem de muito tornando urgente, á vista do grande numero de desastres pessoaes, occorridos nas passagens de nivel existentes."

O relatorio apresentado pelos mencionados engenheiros propõe o prolongamento do serviço de suburbios até a estação de Deodoro e justifica semelhante alvitre, não só com o infallivel augmento de população, que a electrificação dará logar, senão ainda com a conveniencia de se installarem em Deodoro os galpões destinados ao abrigo, lavagem e inspecção do material rodante, a empregar nos serviços de que se trata. A Central possue nessa localidade uma grande área que lhe foi cedida pelo Ministerio da Guerra, muito sufficiente para as construcções que a exiguidade de espaço não permittiria estabelecerem-se em D. Clara, nem o elevado valor dos terrenos, além das conveniencias do movimento, aconselharia installarem-se nas proximidades da estação Central.

O fechamento do leito da linha e das estações, em todo o trecho da Central a Deodoro, é um serviço preliminar e indispensavel á electrificação das linhas dos

suburbios e, ao demais, trará notavel augmento de renda, pela possibilidade de melhor fiscalização.

Os projectos difinitivos desse fechamento estão sendo organisados pela Secção Technica desta Estrada e irão sendo ultimados á medida que se forem tornando necessarios durante o andamento dos trabalhos de construcção.

Os ante-projectos já estudados prevêm a possibilidade de vir a ser necessaria a construcção de mais duas linhas no leito da bitola larga, nos trechos em que só existem actualmente quatro (Central a Engenho de Dentro e Madureira a Deodoro). Por isso mesmo todas as passagens para vehiculos presuppõem a existencia de seis linhas de bitola larga e as passagens para pedestres, onde forem construidas para quatro linhas, poderão ser prolongadas de futuro, sem prejuizo da construcção que se tiver realizado

Além da collecção dos ante- projectos, annexou-se ainda a das plantas de predios e terrenos, cuja desapropriação se impõe para a construcção das referidas passagens. As destinadas aos vehiculos na rua Marquez de Sapucahy e proximo a estação do Rocha, poderão ser adiadas, porque sendo as menos urgentes serão as de custo mais elevado.

Como se vê da terceira parte dos mesmos estudos, o fechamento da linha importará em cerca de 5.592:953$000, dadas as condições actuaes do mercado, sendo, pois, provavel sensivel reducção no custo das obras, caso voltem os preços dos materiaes ao que eram em epoca normal.

Feitas essas considerações conclui o alludido officio da maneira seguinte, destacando o fechamento da linha das outras partes do projecto, por ser a de mais necessaria e immediata execução:

> "A approvação integral desses estudos não impede, absolutamente, sejam introduzidas na electrificação modificações decorrentes de observação mais demorada ou de critica julgada procedente. Todavia, poderá esse digno Ministerio, se assim entender conveniente, approvar tão sómente o plano de fechamento da linha, orçado na importancia approximada de 5.592:953$000, para que durante o corrente anno seja dado immediato inicio á execução das obras, ao menos até a importancia de 2.000:000$000 prevista na lei orçamentaria vigente, para o estabelecimento da tracção electrica no serviço dos suburbios desta Estrada."

Por Decreto n. 13557, de 16 de Abril foram approvados "os planos e orçamento das obras preliminares de fechamento da linha da Estrada de Ferro Central do Brazil, entre as estações Central e Deodoro, para os fins da electrificação dos serviços dos suburbios desta Capital."

Por ter sido recentemente resolvida a abertura do credito de 2.000 contos demorou-se o inicio dos trabalhos de fechamento da linha, havendo eu, por officio

n. 66-G, de 5 de Junho submettido á approvação de V. Ex. as Instrucções para a execução deste melhoramento, transcriptas em seguida:

"Art. 1º — Os serviços e obras de fechamento da linha se farão sob as vistas da 5ª Divisão e constarão de:

1º) estudos preliminares, levantamento de plantas, sondagem dos terrenos e demolição de predios desapropriados;

2º) projectos definitivos de todas as obras, com os necessarios detalhes e orçamento para a sua execução;

3º) passagens para pedestres e vehiculos, muros, obras provisorias, etc., organisação e conducção dos respectivos serviços.

Art. 2º — Todos os serviços e obras ficarão a cargo do respectivo Engenheiro Residente, a quem compete:

1º) a direcção geral dos trabalhos e sua distribuição, segundo a importancia das obras de urgencia da construcção;

2º) a execução dos projectos, orçamentos e especificações necessarias;

3º) as avaliações provisorias e finaes dos serviços e obras executados por tarefa ou empreitada, assim como o preparo dos certificados para pagamentos do tarefeiro ou empreiteiro;

4º) a admissão do pessoal operario indispensavel, e sua dispensa opportuna;

5º) a verificação dos livros do ponto para a organisação das folhas de pagamento de todo o pessoal sob suas vistas; e, finalmente:

6º) a suggestão das medidas attinentes ao bom andamento dos serviços, e que escapem ás suas attribuições.

Art. 3º — O Engenheiro Residente será auxiliado por um Ajudante, 2 Auxiliares Technicos, 4 Desenhistas, 2 escripturarios, e 2 serventes, de livre escolha e simples designação da Directoria da Estrada.

Art. 4º — Esse pessoal poderá ser augmentado, reduzido ou absolutamente dispensado, a juizo da Directoria, e perceberá diarias até ao maximo de 25$000.

Art. 5º — O Engenheiro Residente e o Inspector da 5ª Divisão designado para a fiscalização dos serviços e obras perceberão a gratificação mensal de 500$0000.

Art. 6º — O fornecimento de materiaes necessarios será feito pela Intendencia da Estrada, e as folhas de pagamento do pessoal se organizarão no escriptorio da 5ª Divisão, de conformidade com os pedidos e ponto communicados pelo Engenheiro Residente.

Art. 7º — O Inspector da 5ª Divisão incumbido da fiscalização das obras fará mensalmente uma demonstração das despezas do mez

anterior, e colligirá os dados indispensaveis ao historico da construcção de todas as obras.

Art. 8º — Os casos omissos nestas instrucções serão resolvidos pelo Director, á vista da proposta da 5ª Divisão."

Posteriormente, por officio n. 68-G, de 9 de Junho, voltei á presença de V. Ex. para ponderar as difficuldades em que deixava o Governo a insufficiencia do credito concedido pelo Poder Legislativo, como tambem os embaraços causados pelas restricções estabelecidas na lei que regula a concorrencia publica, dentro da qual não julgava possivel resolver a questão de modo inteiramente satisfatorio aos interesses da União, tendo ainda em consideração a controversia existente sobre o melhor systema de corrente electrica.

Todas essas razões tornavam imprescindivel fosse o Governo munido de uma autorização ampla, afim de dar ao assumpto a solução mais acertada.

Seja-me licito reproduzir aqui o meu citado officio n. 68-G, por não poder exprimir melhor do que nelle a minha opinião a respeito de pontos essenciaes desse importantissimo emprehendimento, no intuito de evitarem-se erros capazes de prejudicar o seu exito completo, ou de difficil correcção durante a execução dos trabalhos:

"Estrada de Ferro Central do Brazil—Directoria—N. 68-G-Rio de Janeiro, 9 de Junho de 1919. Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas.

A electrificação do serviço de suburbios e da linha do centro, até Barra do Pirahy, melhoramento inadiavel que constitue um dos pontos capitaes do programma de V. Ex., ha de por força ser conduzida de maneira que nos não permitta pôr em duvida a maior brevidade da sua realização.

Estou certo de que não seria mister enaltecer novamente o alcance desse commettimento que de 20 annos a esta parte tanto tem preoccupado a attenção dos meus antecessores. Todavia, abordarei ainda o assumpto, desde que a proposito hajam de ser presentes a V. Ex. as considerações que fazem objecto principal desta communicação.

Varios estudos têm sido effectuados nesse sentido, e ainda no relatorio attinente ao anno de 1917 encontram-se elementos que muito contribuem para a elucidação do problema, tornando patente a conveniencia senão a necessidade da electrificação, justamente reputada vantajosa sob todos os pontos de vista. Bastaria, com effeito, a leitura da exposição alli contida, para se julgar das difficuldades quasi insuperaveis para o transporte regular dos passageiros suburbanos, ao tempo em que a sua affluencia cresce extraordinariamente.

"Nas horas de maior intensidade de trafego, a segurança da circulação normal dos trens não permitte a intercalação de novas tabellas

nos horarios em vigor, a capacidade de reboque das locomotivas e a extensão das plataformas de embarque não comportam o augmento das composições, além de que o material de transporte disponivel actualmente na Estrada mal corresponde ao serviço nas condições em que já é elle feito."

"E para resolver em definitivo essa questão, que é uma das mais palpitantes de quantas entendem propriamente com o serviço da circulação dos trens e segurança dos passageiros, o recurso naturalmente indicado é a adopção da tracção electrica.

Como se vê do relatorio apresentado pela commissão incumbida de estudar o assumpto, nos termos do aviso n. 136, de 16 de Abril de 1917, "entre as 16 e 19 horas, nas estações Central, Lauro Muller e S. Christovam embarcam 19.083 passageiros, quando entretanto no mesmo lapso de tempo o numero de logares offerecidos é apenas de 13.580, o que mostra a agglomeração que se dá nessas horas, sem o menor conforto para o publico."

Cabe-me agora accrescentar ás informações supra a de que o movimento suburbano passou de 26.156.450 passageiros em 1914, a 31.836.987, em 1918, e tende a desenvolver-se ainda mais no corrente anno, para concluir, sem vacillar, pela urgencia inilludivel da electrificação, havida hoje como conveniente ou apenas necessaria.

São varias, entretanto, as difficuldades que se antepõem á realização immediata desse melhoramento, e tão sómente para o fim de removel-as, quanto antes, é que ora me valho do esclarecido espirito e justo prestigio de V. Ex.

Pelo art. 130, da lei n. 3.674, de 7 de Janeiro ultimo, ficou o Sr. Presidente da Republica autorisado a mandar fazer os estudos e, pela forma mais conveniente, iniciar as obras e adquirir o material necessario para o estabelecimento da tracção electrica no serviço dos suburbios e no da linha do centro até Barra do Pirahy podendo abrir os creditos necessarios até 2.000 contos de réis.

Ora, a simples leitura dessa autorisação deixa bem clara a impossibilidade legal da immediata realisação ou mesmo do contracto dos respectivos serviços e obras, por isso que elles importam despezas cerca de 15 vezes maior, e implicam para a bôa condição do contracto a faculdade de agir o Executivo fóra dos moldes legaes de concorrencia publica.

A insufficiencia do credito autorisado resalta dos termos do meu officio n. 685, de 15 de Abril ultimo, em que fôra elle solicitado apenas para inicio das obras de fechamento da linha, para os fins da electrificação. O ataque simultaneo de todos os serviços e obras não pode ser contractado ou effectuado technica e economicamente senão

com o conhecimento prévio dos recursos financeiros que, em cada anno, hajam de ser postos á disposição desta Directoria.

Admittindo-se a reducção de 100.000 toneladas de carvão no consumo annual desse combustivel, por motivo da electrificação questionada, pode-se contar com economia maior de 3.000 contos de réis nas despezas de custeio do trecho electrificado, ainda que o mencionado combustivel baixe até ao preço de 50$000 por tonelada.

Não seria, pois, demais que o Governo ficasse autorisado a amortisar as despezas decorrentes da realização desse melhoramento, com a importancia maxima de 4.000 contos em cada anno.

A necessidade da inobservancia dos preceitos legaes, consoantes á concorrencia publica está em que seria de mister dispensar orçamentos prévios, de difficil aproximação, variaveis com a epoca da execução dos serviços e o systema de corrente adoptado, para que ficasse este ao arbitrio dos concorrentes e pudessem suas propostas ser submettidas á critica e julgamento dos competentes, dada a controversia sobre a preferencia da corrente a utilisar.

Além disso, a energia necessaria á manutenção do trafego, tanto pode ser fornecida pelos concorrentes quanto provir de installação cuja entrega se proponha á estrada com as obras e o material da electrificação, como ainda derivar de contractos lavraveis com emprezas capazes da força e idoneidade indispensaveis.

Seria, pois, de toda conveniencia que V. Ex. se dignasse de promover a autorisação legislativa para contractar em concorrencia publica, sem dependencia de preços maximos e previa fixação da natureza da corrente, todas as obras propriamente de electrificação do serviço dos suburbios e da linha do centro, até Barra do Pirahy, o fornecimento de todo o material necessario bem como o supprimento da energia ou installação da estação geradora, subordinando-se a amortisação das despezas a fazer ao maximo annual de 4.000 contos de réis. Saude e fraternidade. (a) *Gonçalves Barbosa* — Director."

É sabido que, dos serviços de utilidade publica, são as estradas de ferro que exigem medidas mais imperiosas, por dependerem taes serviços de obras que nunca se podem considerar concluidas, pois reclamam todos os annos novas ampliações ou completas remodelações, algumas de elevadissimo custo.

De facto, só assim é que se pode attender ao desenvolvimento do trafego, bem como ao que a technica moderna vem adoptando para tornar os transportes cada vez mais baratos, mais rapidos e mais commodos.

É facil, por conseguinte, comprehender quanto ficou sacrificado o principal instrumento do nosso progresso material nos ultimos quatro annos, durante

os quaes foi de todo impossivel apparelhal-o com os elementos indispensaveis á bôa marcha de todos os serviços, e de como se torna agora de imprescindivel necessidade realizar em pouco tempo o que se deixou de fazer naquelle periodo.

Como prova de insufficiencia do material de tracção, lembrarei que pouco cresceu de 1915 para cá, só havendo chegado recentemente as 10 locomotivas encommendadas em 1918.

Possuia a Estrada em 31 de Dezembro 491 locomotivas, das quaes 341 de bitola larga e 150 da estreita. Das primeiras 214 estavam em bom estado, 79 em estado regular, 5 em mau, 42 em reparação e 1 em reconstrucção. Das segundas, 95 achavam-se em bom estado, 32 em regular, 18 em reparação, 2 em construcção e 1 em serviço do Ministerio da Guerra.

Naquella data, pois, apenas 420 locomotivas estavam em condições de prestar serviço, o que representa um effectivo inteiramente escasso para o movimento actual, cujo augmento se verifica dia a dia.

Na mesma data existia um total de 6.922 vehiculos, numero tambem insufficiente, sendo 5.163 de bitola larga e 1.759 da estreita.

Por esses motivos, em 16 de Maio, roguei a V. Ex. se dignasse de providenciar sobre a abertura urgente de um credito de 4.000 contos, dos quaes 2.000 se destinaram á acquisição de 12 locomotivas e os outros 2.000 á de carros de passageiros.

É preciso não esquecer que o restabelecimento dos trens de passageiros supprimidos em 1917 e a abertura ao trafego da nova linha de Bello Horizonte exigem tal augmento, sem o qual não será possivel a manutenção regular dos serviços do trafego.

As officinas do Engenho de Dentro e do Norte necessitam de largas ampliações e de apparelhamento mais completo do que o actual, para que as grandes reparações sejam feitas com bastante rapidez e vantajosa economia.

Devem-se igualmente melhorar as condições dos actuaes depositos, em que se procedem ás pequenas reparações do material em circulação, pois as grandes officinas se destinam a concertos mais importantes de que possa elle precisar.

A' margem do actual ramal de Bello Horizonte, no km. 600, cerca de 4 kilometros da capital mineira, devem ser construidas officinas inteiramente novas, ao lado direito da linha, no sentido de General Carneiro para a mesma Capital, que muito lucrará com a proximidade de um centro operario de tão grande importancia. Foram projectadas de accordo com as exigencias da technica moderna, no intuito de tornar mais economicas e rapidas as grandes reparações do material de tracção e de transportes.

Por isso, a distribuição dos edificios é feita de modo a facilitar a circulação rapida e progressiva dos materiaes desde a entrada das materias primas

até a sahida dos productos acabados, isto é, entrega ao serviço das locomotivas e vehiculos diversos, ou remessa aos armazens geraes das peças machinofacturadas, prevendo-se ao mesmo tempo o augmento eventual de cada uma das unidades constitutivas do conjuncto, sem que se torne necessario modificar-se as installações primitivas.

São estes os principios observados na America do Norte para a installação de officinas modernas, segundo diz Jopiot, que escreveu a respeito das estradas de ferro americanas.

Na realidade, dois objectivos se procuram attender nesse genero de construcções:— rapidez e economia na execução dos trabalhos, o que se consegue concentrando-os em officinas satisfactoriamente localizadas e completamente apparelhadas, de sorte a não haver desperdicio de tempo, de pessoal e, por conseguinte, de dinheiro.

A distribuição das diversas secções obedeceu ao duplo criterio de reduzir a terraplenagem e de dispor de um modo racional as varias partes, levando em conta a interdependencia dos serviços que incumbem a cada uma. Entretanto, o movimento de terras para o preparo da explanada é bastante pesado, havendo, além disso, necessidade de executar alguns trabalhos para facilitar o escoamento das aguas.

Como annexos ás officinas estão projectados um deposito para abrigar 50 locomotivas e outro edificio para deposito de materiaes e dormitorio para pessoal da tracção, além de uma carvoeira, um deposito de inflammaveis, com dois corpos, e uma caixa d'agua com quatro reservatorios de 25.000 litros cada um

Em geral, os edificios terão coberturas metallicas, com telhas francezas e vidros nos lanternins, supportado o systema todo por columnas tambem metallicas, sendo as paredes de alvenaria de tijolos.

Para o serviço de distribuição das machinas, carros e vagões pelas diversas secções e para o transporte de peças a reparar haverá um girador electrico de 25 metros de diametro, um grande carretão distribuidor de 200 toneladas de capacidade de 5 a 120 toneladas, todos com motores electricos.

Para o accesso aos varios departamentos das officinas e no intuito de facilitar a circulação dos materiaes e materias primas foi previsto o assentamento de trinta cruzamentos e o de linhas ferreas na extensão de 12 kilometros, por si só capaz de dar uma ideia da grande importancia das officinas projectadas.

Não é só aos mencionados que se devem limitar os melhoramentos de que carece a Estrada, visto que grande numero de estações necessitam de ampliação nas suas dependencias. E' igualmente necessario melhorar as condições da linha, procedendo a rectificações de varios trechos, lastral-a de pedra em toda a extensão das duas bitolas, adoptar trilhos de maior peso e reforçar as pontes para que se possam empregar machinas mais possantes, augmentar os desvios para os cruzamentos e manobras, melhorar o abastecimento de agua ás locomotivas, além de muitas outras medidas, cujo conjuncto deve constituir um plano systematico

para que a Estrada de Ferro Central do Brazil possa satisfazer de modo completo aos fins a que se destina.

Não ha duvida que este vasto programma exigirá grande dispendio, mas é preciso lembrar que tudo não se fará de uma vez e que as despezas se distribuirão por alguns annos, não sobrecarregando, pois, o orçamento de um unico exercicio.

O conhecimento que eu já tinha a respeito do systema de tarifas da Central e as alterações introduzidas após a sua approvação mostravam-me a urgente necessidade de uma revisão capaz de conciliar a multiplicidade de interesses em jogo, corrigindo anomalias existentes e consolidando disposições esparsas, de modo a constituir um conjuncto mais harmonico possivel.

Não me animei a dar andamento a este importante e util trabalho, por ser curta a minha permanencia nesta Directoria, receiando, por isso, não poder fazer um estudo completo e efficaz sobre materia tão complexa. Considerando-o, entretanto, de grande conveniencia, penso que poderia ser confiado a uma commissão de funccionarios da Estrada, conhecedores do assumpto, cuja solução ficaria de qualquer forma, dependente desse Ministerio.

Nos relatorios e quadros annexos das seis Divisões V. Ex. encontrará os esclarecimentos e dados que completam as informações que ora tenho a honra de prestar a V. Ex.

Não me julgo, porém, no direito de concluir esta introducção sem tratar de um assumpto de extraordinaria relevancia pelos interesses nelle envolvidos.

Refiro-me á agitação operaria, que me pareceu, desde que assumi o meu cargo, susceptivel de ser attenuada a tempo de evitar tão graves perturbações quanto as que se dão nos paizes do velho continente, desde que se restabelecessem as medidas favoraveis ao pessoal jornaleiro e que já participavam do Regulamento vigente, emquanto não se vota uma medida unica pela qual se equiparem os jornaleiros aos empregados titulados quanto aos direitos e regalias de que estes gosam.

Não deixei, pois, de preoccupar-me com a situação actual do operario, por quem me tenho empenhado para lhe ser concedido o que lhe cabe de incontestavel justiça, aconselhando-o a que se mantivesse sempre em attitude pacifica e tivesse confiança nos dirigentes, afim de inspirar a todos a sympathia que despertam as suas reivindicações.

No officio que dirigi a V. Ex., transcripto abaixo na integra, acha-se definido o meu modo de pensar sobre esta questão, da mais premente actualidade, cumprindo-me sómente rectificar aqui o topico final do mesmo officio com relação á quantia de 2.000 contos, por ser de mais do dobro a importancia necessaria para satisfazer, a partir de 1º de Julho, o augmento de salarios reclamado:

"Estrada de Ferro Central do Brasil — Directoria—N. 1116|2.ª — Rio de Janeiro, 21 de Maio de 1919. Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas.

E' certo que V. Ex., em sua alta sabedoria, não ignora a importancia do movimento que agita o proletariado no mundo inteiro, em prol de reivindicações, justas em grande parte, e, por isso mesmo, objecto de serias cogitações para quem quer que tenha a minima parcella de autoridade, envolvendo responsabilidade na solução do mais grave problema social, até hoje imposto aos dirigentes.

V. Ex. bem conhece o problema, e, como sabio legislador já teve occasião de intervir na sua solução, com a proposta de medidas tendentes a attenuar a violencia dos choques que se produzem mais na velha Europa do que em qualquer outro continente, e cuja intensidade póde e deve ser entre nós reduzida absolutamente ao minimo.

Com effeito, o nosso povo, admiravelmente bom sob todos os pontos de vista, sem as paixões que levaram á guerra as nações européas, capaz de comprehender as necessidades do operariado e as justas razões das suas queixas, menores sem duvida, nos paizes da America, póde sem forte abalo, como tem conseguido todas as suas conquistas, realizar a incorporação definitiva do proletariado á sociedade, completando assim o objectivo da verdadeira moral republicana.

Convencido de que não poderia conservar-me impassivel em face da agitação que perturba o mundo todo, ameaçando deixal-o em completa anarchia, já reinante em grandes paizes do velho continente, julguei meu dever attentar tambem a situação, indo ao encontro das solicitações proletarias, antes que, neste vasto departamento de trabalho, sejam ellas feitas com violencia prejudicial á ordem absolutamente indispensavel á bôa execução dos serviços publicos.

Para o fim de ouvil-os sobre medidas capazes de satisfazerem ao operariado desta Estrada, emquanto se não decreta de modo synthetico a equiparação dos seus direitos aos de que já gosam todos os outros empregados, desde muitas dezenas de annos, reuni recentemente em o meu Gabinete os Srs. Sub-Directores das diversas Divisões desta Estrada.

Foi unanime a opinião de que em o nosso regulamento existiria quasi tudo quanto, na alçada administrativa, se poderia conceder aos titulados e jornaleiros da estrada, se leis posteriores á sua decretação lhe não houvessem annullado varias disposições.

Assim é que o art. 61, no seu final, dá preferencia aos jornaleiros, na nomeação para a primeira categoria de qualquer classe de titulados, desde que elles hajam sido classificados nos respectivos concursos;

o de n. 63 permittiria a concessão de gratificações addicionaes de 10, 20, 30 e 40 % dos salarios, aos jornaleiros que se tivessem

effectivamente dedicado á estrada, durante mais de 10, 20, 25 e 30 annos da sua laboriosa existencia;

o art. 68 prevê o augmento de 20 % nos vencimentos ou salarios a juizo da Directoria, quando os jornaleiros hajam de trabalhar em zona insalubre;

os de ns. 78 e 80 limitam a 8 horas por dia ou a 48 por semana o tempo de duração do trabalho para todos os empregados de qualquer categoria, garantindo aos jornaleiros, nos casos de excesso por circumstancias especiaes do serviço, o abono de salarios extraordinarios, avaliados em condições satisfatorias. Devo confessar, porém, que, empregados ha como os manobreiros, guarda-chaves e foguistas que, por insufficiencia do respectivo numero, trabalham mais de 8 horas diariamente, chegando a ser tão exhaustiva a escala em vigor para elles, que haveria toda a conveniencia na abertura de um credito de 250 contos, para augmentar o seu numero ainda no corrente exercicio;

o art. 79 concederia aos jornaleiros, quando enfermos, as mesmas vantagens de que gosam os empregados titulados;

o de n. 81 permittiria a aposentação dos jornaleiros por invalidez, com todo o salario, nos casos de accidentes em serviço e garantia aos seus herdeiros uma pensão correspondente a 2|3 do seu salario, na hypothese de morte consecutiva ao accidente;

o art. 82 concede férias de 15 dias, durante o anno, a todos os empregados, sem prejuizo do salario e mais vantagens do cargo, e, finalmente;

o de n. 111, facultaria a concessão de passes gratuitos aos jornaleiros e pessoas de sua familia com direito a despacho de bagagem, em condições especiaes a juizo da Directoria.

Se todas essas disposições ainda estivessem em vigor, esta estrada poderia orgulhar-se de haver conseguido em favor do proletariado, pelo menos, alguma cousa mais do que existe em outros ramos da administração publica.

Entretanto, o art. 36, da lei n. 2.514, de 4 de Janeiro de 1912 e o n. VIII, do art. 32, da de n. 3.089, de 8 de Janeiro de 1916, sustaram a concessão dos addicionaes de que cogita o regulamento, dando lugar a que os prejudicados tentem judicialmente, como vem fazendo talvez com razão, reinvindicar os seus suppostos direitos. Seria pelos menos equitativo o restabelecimento dos arts. 63 e 64 do nosso regulamento, convindo ainda tornar menos moroso o processo da concessão, para evitar, principalmente, a intervenção de terceiros que se locupletam a custa dos pobres empregados, cuja bôa fé vem sendo por elles explorada. Fazer depender o seu pagamento tão sómente da Directoria, com recurso para esse digno Ministerio

talvez fosse do melhor aviso, e ainda consultasse a necessidade de alivial-o do seu enorme expediente actual.

O art. 91, da lei n. 2.842, de 3 de Janeiro de 1914, estipulando que "nos casos de enfermidade, comprovada com attestado medico, sejam abonadas até 3 mezes duas terças partes, e nos trez mezes subsequentes metade da diaria dos operarios, diaristas e trabalhadores, modifica radicalmente a sua equiparação aos titulados, neste particular assegurada pela disposição regulamentar do art. 79.

Ainda a mesma disposição da lei, estatuindo que o abono do salario será integral pelo praso improrogavel de um anno, no caso de accidente em serviço que inhabilite o jornaleiro para o trabalho, já parecendo prejudicar o direito á aposentadoria, consagrado no art. 81 do regulamento, contraria explicitamente esta disposição, no que se refere ao abono integral do salario, até ao completo restabelecimento da victima do accidente.

É ainda o mesmo texto da lei que, assegurando o pagamento dos salarios correspondentes aos domingos e feriados, subordina esse favor, sem motivo justificado e, talvez, com justiça, á condição de não haver o operario faltado ao serviço durante toda a semana.

E a recente regulamentação das obrigações resultantes dos accidentes no trabalho veio afinal, ao que parece, arrebatar ao operariado desta Estrada a relativa tranquillidade com que elle sempre se entregou ao seu serviço, mercê da salutar disposição do art. 81 supracitado.

Os arts. 80 e 106, respectivamente, das leis numeros 3.644 e 3.674, de 31 de Dezembro de 1918, e 2 de Janeiro do corrente anno, modificam profundamente o disposto no de numero 111, do regulamento, difficultando aos filhos dos empregados a frequencia nas escolas e a aprendizagem nas fabricas e officinas.

E ahi está de como se vem acoroçoando o possivel movimento actual, com a suppressão de favores bem menores que os concedidos aos titulados, e que, se póde quasi dizer não passaram de promessa, tão pequeno chegou a ser o numero dos beneficiados.

Em obediencia a uma disposição regulamentar e ás ordens de V. Ex. já incumbi a uma commissão de funccionarios desta Estrada de estudar a organisação de uma caixa de pensões, nos moldes das já existentes no Arsenal de Marinha, Imprensa Nacional e outros estabelecimentos do Estado, para a qual contribuirão obrigatoriamente os jornaleiros.

Sendo, porém, geral a aspiração dos empregados desta Estrada, no sentido do completo revigoramento das disposições regulamentares invalidadas pouco depois da sua decretação, eu me animaria a

solicitar de V. Ex. as medidas attinentes á consecução desse *desideratum*, até que os fructos do recente gesto do benemerito Prefeito desta cidade inspirem os nossos legisladores e descortinem aos seus olhos a impiedade do propositado desnivelamento social.

Nada mais teria que submetter á consideração de V. Ex., se não fosse ainda o conhecimento de que os jornaleiros da estrada desejam o augmento de 1$000 nos seus salarios, attentas as condições actuaes da vida entre nós. No corrente exercicio, seria para isso indispensavel um credito de 2.000:000$000, e eu o solicito sem nenhum constrangimento, visto como nesta epoca de dolorosas incertezas e perigosa agitação, vêm os empregados desta Estrada mantendo-se serenos e tranquillos, sem qualquer demonstração, ao menos, de má vontade, confiantes na justiça que caracteriza os actos de V. Ex. Saude e fraternidade (a) *Gonçalves Barbosa*. Director —"

1ª DIVISÃO

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL E CONSTRUCÇÃO

PRIMEIRA DIVISÃO

Secretaria

	1917	1918
Expediente:		
Papeis entrados e processados	33.772	35.932
Requerimentos com despachos no Livro da Porta	13.456	10.248
Officios e correspondencias da Directoria para as Divisões da Estrada e diversos	4.653	5.467
Idem, idem, para o Ministerio da Viação e Obras Publicas	6.091	5.978
Idem idem da Secretaria	1.420	1.602
Cartas de encommendas	9	3
Termos de fianças de empregados	202	192
Certidões	597	596
» para fins eleitoraes	550	—
Termos de contractos e outros	208	221
Idem, idem, promissorios	16	17
Editaes	72	174
Registros:		
Matriculas de pessoal titulado	181	86
Portarias de nomeações do Ministerio	392	162
Idem, idem da Directoria	—	—
Portarias de licenças do Ministerio	308	645
Idem, idem da Directoria	4.116	5.954
Aposentações	24	19
Guias para inspecções de saude	1.494	592
Cobranças de sello:		
Sello proporcional de contractos estampilhados no acto da assignatura	11:351$000	18:636$100
Sellos pagos por verba	—	5:000$000
Idem, idem, promissorios (Termos)	226$100	280$000
Idem, fixo de petições	14:905$500	15:946$500
Idem, de certidões	3:708$100	3:217$420
Idem, de termos de fianças	872$000	812$600
Idem, de portarias de licenças	29:468$800	45:728$800

Secção de Construcção

Não estando affecta a Secção nenhuma das construcções em andamento, só foram effectuados os seguintes serviços administrativos:

Entrada no protocolo de 444 papeis diversos, tendo o devido andamento e sendo expedidos 54 officios, memoranda, contas e relações, a saber:

Para a Sub-Directoria da 1ª Divisão	25
» » » » » 6ª »	2
» tarefeiros	4
» diversos	23
Total	54

Certificados

Para pagamento a tarefeiros foram expedidos 15 certificados, a saber:

SERVIÇOS	CERTIFICADOS EXTRAHIDOS	Importancias	Verbas para pagamento	Observações
Itacurussá a Angra dos Reis	1	146:392$434	Dec. 12.809 de 9 de Janeiro de 1918.	Não figura um certificado na importancia de Rs. 2:178$210 para pagamento de serviços executados no ramal de Curralinho a Montes Claros, por ter sido devolvido pelo Tribunal de Contas por ter cahido em exercicios findos.
Idem	6	718:105$073	Dec. 12.808 de 9 de Janeiro de 1918.	
Rêde Fluminense:				
a) Juiz de Fóra a Lima Duarte	1	5:663$377	Idem	
b) Rio Preto a Sta. Rita de Jacutinga	2	439:225$435	Idem	
Curralinho a Montes Claros	1	10:139$900	Idem	
Ouro Preto a Ponte Nova	3	51:282$130	Decreto 11.919 de 26 de Janeiro de 1916. Letra *g*.	
Alargamente da bitola para Bello Horizonte	1	2:044$500	Idem, letra *a*.	
Sommas	15	1.372:852$849		

Contas

Foram processadas duas: uma, na importancia de Rs. 6:000$000, de indemnisação por prejuizos cauzados com a passagem da linha de Ouro Preto a Marianna; outra, na de Rs. 105$000, de aluguel de apparelho telephonico, perfazendo o total de Rs. 6:105$000.

Folhas de pagamento

Foram organisadas 54 folhas de pagamento, importando a despeza com o pessoal titulado em Rs. 94:357$307 e com o jornaleiro em Rs. 28:271$020, na totalidade de Rs. 122.628$327.

O pessoal technico, considerado addido, existente em 1 de Janeiro de 1918 era o seguinte: 1 Chefe de Escriptorio Technico, 2 Engenheiros Residentes, 1 Ajudante de Residente, 5 Auxiliares technicos (estando 2 em disponibilidade), 1 Desenhista de 1ª classe, 1 de 2ª, 1 de 3ª e 1 Continuo.

O pessoal jornaleiro constava na mesma data de 4 Praticantes technicos, 4 Escreventes de 1ª classe, 1 de 2ª, 2 Serventes de 1ª classe e 1 de 2ª. Durante o anno foram aproveitados em vagas existentes em outras Divisões: 1 Engenheiro Residente e 1 Ajudante de Residente na 5ª Divisão, 1 Continuo na 6ª e 2 Escreventes de 1ª classe na 1ª Divisão (Intendencia), tendo sido posto em disponibilidade, conforme pedio, um auxiliar technico.

Thezouraria

O movimento da Caixa, durante o anno financeiro de 1918, foi, resumidamente, o seguinte :

De 1 de Janeiro a 31 de Dezembro :

Saldo do anno de 1917.....	3.692:449$727
Quantias arrecadadas.....	146.994:930$020
	150.687:379$747
Quantias pagas.....	144.708:510$093
Saldo em 31 de Dezembro.....	5.978:869$654

De 1 de Janeiro a 31 de Maio de 1918 (periodo addicional):

Saldo em 31 de Dezembro de 1917.....	5.978:869$654
Quantias arrecadadas.....	18.377:230$909
	24.356:100$563
Quantias pagas.....	20.672:157$286
Saldo em 31 de Maio de 1918.....	3.683:943$277

Discriminadamente, o movimento foi o seguinte:

(1 de Janeiro a 31 de Dezembro)

Entradas

Saldo do exercicio de 1917			3.692:449$727
Renda das estações		61.311:370$857	
Trafego Mutuo		2.463:816$535	
Recebido de diversos		17:360$052	
Estornados de diversos titulos		37:296$946	66.829:844$390
Reposições—recebidas	2:556$500		
» —descontadas	37:622$706	40:179$206	
Passes—recebidos	15$000		
» —descontados	253$000	628$000	40:447$206
Renda eventual		48:373$709	
Indemnisações recebidas	3:386$658		
» diversas—descontadas	15:148$626		
» » —recebidas	8$500		
» estornadas	428$800	18:586$584	
Renda de proprios—recebida	65:531$027		
» » » —descontada	10:516$824	76:047$851	
Deposito Central		698$268	
Caixas para aves		1:510$000	
Multas		105$000	145:316$412
Imposto s/vencimentos—descontado	699:916$238		
Imposto s/vencimentos—recebido	18$120	699:934$358	
Imposto s/nomeação—descontado		26:370$659	
Montepio—descontado	177:241$302		
» —recebido	1:231$480	178:472$782	
Diario Official—descontado		7:282$000	
Taxa de seguro		1:929$800	913:989$599
Cauções		422:105$712	
Fianças		5:800$000	
Depositos diversos—recebidos	239:005$902		
» » —estornados	49:840$660	288:846$562	
Depositos conservados em caixa		151:390$232	868:142$506
Leilões	6:026$160		
Sobras	761$820	6:787$980	
Reclamações—descontadas	11:605$765		
» —recebidas	1:424$850	13:030$615	
Consignações a diversos—recebidas	319$956		
» » » —descontadas	558$330	878$286	
Consignações a Associações—descontadas	3.363:286$250		
» » » —recebidas	705$184		
» » » —estornadas	405$889	3.364:397$323	
A transportar		3.385:094$204	72.490:189$840

Transporte		3.385:094$204	72.490:189$840
Conta de pessoal de terceiros	19:331$059		
» » » » estornado	13$600	19:344$659	
Vencimentos «suspenso»	67:083$911		
Quotas de imposto	2:376$253	69:460$164	
Descontos da Pagadoria—recebidas	4.372:655$147		
» » » —estornadas	234:160$700	4.606:825$847	8.080:724$874
Cauções e depositos—supprimentos		10.289:186$940	
Verba ordinaria—restituida pelo Pagador	15:232$000		
» » —recebida do Thesouro	28.209:830$000	28.225:062$000	
Pessoal addido	123:750$000		
Domingos e Feriados	3.208:333$326	3.332:083$326	41.846:332$266
Material—Verba ordinaria	3.500:000$000		
Conta de material de terceiro	61:350$441		
C/pessoal—annulação—descontada	16:995$470		
» — » —restituida	864$735		
» — » —estornada	323$822	3.579:534$471	
Eventuaes—recebidas do Thesouro		300:000$000	
» —restituidas		500$000	
» —estornados		3:431$630	
Alugueis de casa		91:666$660	3.975:132$767
Combustivel	9.900:000$000		
» decreto 13.203	7.080:000$000	16.980:000$000	
Decreto n. 12.747	1.700:000$000		
» » 12.731	360:000$000		
» » 12.948	40:000$000		
» » 12.931	800:000$000		
» » 12.872	500:000$000		
» » 12.929	350:000$000		
» » 12.987	2.530:000$000	6.280:000$000	
Decreto n. 13.147—pessoal	400:000$000		
» » 13.147—material	635:000$000	1.035:000$000	24.295:000$000
Somma total			150.687:379$747

Sahidas

Renda recolhida		74.354:333$052	
Taxa de transporte		815:345$425	
Renda restituida		37:531$400	
» estornada para outros titulos		2:001$200	
Repartição Geral dos Telegraphos		2:453$459	75.211:664$536
Reposições—estornadas	37:018$446		
» —restituidas	12$600	37:061$046	
Diario Official		7$500	
Passes	4$500		
» estornados	248$500	253$000	
A transportar		37:321$546	75.211:664$536

Transporte		37:321$546	75.211:664$536
Imposto s/vencimentos restituido	38555		
» » » estornado	163$482		
» » » ao Pagador	18:396$168	18:563$205	
Imposto nomeação restituido		898062	55:973$813
Montepio restituido	278800		
» estornado	138340	418140	
Indemnisações—estornadas	187$389		
» —restituidas	248100	211$489	
Renda de proprio—estornada	50:059$160		
» » » —restituida	208000	50:079$160	50:331$789
Cauções restituidas	238:677$965		
Fianças	3:800$000		
Depositos diversos	370:202$080	612.680$045	
Leilões	1:222$980		
Dinheiro achado	50$000		
Reclamações pagas	8:881$680		
» restituidas	135$142	10:289$802	
Transporte a domicilio		43:298$110	
Consignações a diversos		748$286	
» » Associações—entregue	3.098:268$202		
» » » —restituidas	409$023		
» estornadas	72$122	3.098:809$347	
Impostos—Estados	5.632:738$720		
» —ao pagador	132:606$431		
» —de 30 %	6:591$200		
» —de quotas	788$597		
» —de 12 %	69$758	5:772:824$700	
Vencimentos suspensos—pagos	44:590$494		
» » —estornados	147$000		
» » —quotas	999$866	45:737$360	9.584:387$950
Verba ordinaria—Pagador		26:947:224$934	
Eventuaes		227:212$583	
Verba ordinaria—material	2.512:437$996		
» » —estornada	3:431$630	2.515:869$626	29.690$307$143
Aluguel de casa da 2ª Divisão	65:046$904		
» » » » 4ª »	7:800$000		
» » » » 5ª »	6:124$064	78:970$968	
Domingos e feriados		3.208:338$326	
Pessoal addido		123:750$000	
Descontos escripturados	4.366:414$870		
» estornados para c. pessoal	234:160$700	4.600:575$570	
Combustivel		9.926:197$154	
Decreto n. 13.203		7.548:471$092	25.486:298$110
Decreto n. 12.948		30:249$500	
» » 12.731		341:403$250	
» » 12.872		32:067$500	
» » 12.929—pessoal	18:009$614		
» » 12.929—material	11:081$600	95:091$214	
A transportar		498:811$464	140.078:963$350

Transporte		498:811$464	140.078:963$350
Decreto n. 12.987—pessoal	1.958:618$089		
» » 12.987—material	367:940$249	2.326:588$338	
Decreto n. 13.147—pessoal	448:385$644		
» » 13.147—material	307:286$948	755:672$592	
Decreto n. 12.747—pessoal	427:475$300		
» » 12.747—material	580:108$000	1.007:583$300	
Decreto n. 12.931—pessoal	35:141$050		
» » 12.931—material	5:750$000	40:891$050	4.629:546$744
Somma total da despeza			141.708:510$094

RECEITA— 150.687:379$747
DESPEZA— 144.708:510$094

SALDO— 5.978:869$653

PERIODO ADDICIONAL

(De 1 de Janeiro a 31 de Maio de 1919)

Entradas

Saldo de Dezembro			5.978:869$654
Renda das estações		366:682$970	
» de diversos		10:121$600	
Trafego mutuo		640:196$912	
Estornado de diversos titulos		6:179$920	
» » valores		1$800	1.023:182$202
Reposições—recebidas	2:049$695		
» —descontadas	5:663$660		
» —estornadas	4$000	7:717$355	
Passes—descontados		18$000	7:735$355
Renda eventual		3:776$749	
Indemnisações—recebidas	5$400		
» —diversas recebidas	1:738$627		
» — » descontadas	2:225$592		
» —estornadas	56$900	4:026$519	
Renda de Proprios—recebido	1:360$000		
» » » —descontado	1:045$700	2:405$700	
Deposito Central		102$340	10:311$308
Imposto s/vencimentos—recebido	3$000		
» » » —descontado	3:867$985		
» » » —estornado	$200	3:871$185	
Imposto s/nomeação—descontado		10:541$691	
Montepio—descontado	29:792$091		
» —recebido	93$370	29:885$461	
Diario Official		1:461$500	
Leilão		12$100	
Depositos diversos		197:928$401	
Sobras, trocos etc		$700	
Conta pessoal de terceiros		11:324$267	255:025$305
A transportar			7.275:123$82

Transporte			7.275:123$824
Reclamações—descontadas	2:157$561		
» —recebidas	81$730		
» —estornadas	22$500	2:561$791	
Consignações a diversos		90$000	
Vencimentos «suspensos»	32:183$187		
Quotas de imposto	1:433$262	33:616$449	
Associações	538:046$589		
Cauções e depositos	1.100:000$000	1.638:046$589	
Descontos entregues ao Pagador	358:891$120		
Verba ordin. c/pessoal—supprim.º	2.564:530$000		
» » » » —rest.º pelo Pagador	5.102$000		
» » » » —por empregados	141$200		
» » » » —descontados	4:271$320		
» » » » —estornados	93:327$595	3.026:263$235	4.700:578$004
Material de terceiros	13:896$259		
» » »	695$478	14:591$737	
Aluguel de casa		8:333$334	
c/pessoal—annulação—descontados	169$308		
» pessoal— » —estornados	669$849	839$157	23:764$228
Decreto n. 13.203	2.920:000$000		
» » 12.747—Material	1.300:000$000		
» » 13.147—Pessoal	800:000$000	5.020:000$000	
Decreto n. 13.117—Material	4.584:468$163		
» » 13.137—Estornado	106:200$000	1.690:668$163	
Decreto n. 12.929	1.155:000$000		
» » 12.731	4:000$000		
» » 12 931	5:000$000		
» » 12.987	247$720	1.164:247$720	
Combustivel supprimento		1.170:070$027	12.044:985$910
Pessoal addido	11:250$000		
» » estornado	8:731$863	19:981$863	
Domingos e feriados		291:666$674	311:648$537
Somma total			24.356:100$563

Sahidas

Renda restituida, para valores		82$000	
» »		56:652$100	
» estornada para outros titulos		49$400	
Trafego Mutuo		312:693$518	
Taxa de transporte		310:260$550	675:737$568
Reposições—estornadas	6:157$320		
» —restituidas	36$000		
» —descontadas	1$800	6:195$120	
Passes—restituidos	9$000		
» —estornados	22$500	31$500	
A transportar		6:226$620	675:737$568

Transporte		6:226$620	675:737$568
Multas—restituidas		1:500$000	
Indemnisações diversas—restituidas		131$630	
Taxa de seguros		180$000	
Imposto s/vencimentos—estornados	265$341		
» » » —ao Pagador	50:470$672	50:736$013	58:774$263
Imposto s/nomeação		26$680	
Leilão		3:856$800	
Cauções restituidas		35:114$200	
Reclamações—pagas	9:105$933		
» —descontadas	32$700		
» —restituidas	9$500	9:148$133	
Depositos diversos—entregues	12:228$000		
» » —restituidos	30:918$621		
» » —estornados	5$800	43:152$421	
Imposto aos Estados		1.998:003$211	
» ao Pagador		52:671$459	
» de 50 °/₀		284$700	
» de 1/2 °/₀		173$251	
Quotas de exercicios anteriores		213$589	2.142:644$444
Transporte a domicilio	10:085$840		
Sobras, trocos etc	80$000		
Associações	609:719$145	619:884$985	
Vencimentos em «suspensos»	33:513$113		
Quotas de imposto estornados	452$480	33:965$593	
Quotas de imposto		2:111$403	
Conta de pessoal—annulação		13$000	
Verba ordinaria ao Pagador	2.984:627$077		
Pessoal addido	6:250$000		
Domingos e feriados	250:000$000	3.240:877$077	
Verba ordinaria—material	1.026:486$646		
Eventuaes—Pagador	54:488$003		
» —Material	22:197$500		
» —estornados	54$798	1.103:226$947	
Descontos escripturados	599:302$097		
Aluguel de casa	12:783$894	612:085$991	5.612:164$996
Combustivel—supprimento	1.271:374$090		
Decreto n. 13.203	2.409:355$521	3.680:729$611	
Decreto n. 13.147—Pessoal	745:391$197		
» » 13.147—Material	4.510:138$617		
» » 13.147—Estornado	112:220$690	5.367:750$504	
Decreto n. 12.987—Material		219:339$100	
» » 12.929—Pessoal	209:241$791		
» » 12.929—Material	265:861$619		
» » 12.929—Estornado	28:200$026	503:303$436	
Decreto n. 12.872—Pessoal	197:410$800		
» » 12.872—Material	5:520$600	202:931$400	
Decreto n. 12.931—Pessoal	19:615$200		
» » 12.931—Material	135:844$026	155:459$226	
A transportar		10.129:513$271	8.489:321$271

Transporte		10.129:513$277	8.489:321$271
Decreto n. 12.747—Pessoal	12:411$500		
» » 12.747—Material	1.964:350$767		
Estornado para verba ordinaria	4:199$334	1.980:961$601	
Decreto n. 12.948		7:594$000	
» n. 12.731		24:222$900	
» n. 12.844—estornado		40:544$237	12.182:836$015
			20.672:157$286
Saldo que passa para 1919			3.683:943$277
Somma total			24.356:100$563

Intendencia

FORNECEDOR	Peso em kilos	Custo
Carvão cardiff:		
Companhia Chargeurs Reunis	2.030.000	232:895$000
	—	—
Carvão Americano:		
Comp. N. de Navegação Costeira	97.236.480	12.183:765$547
	—	—
Carvão Nacional:		
Comp. N. de Navegação Costeira	7.693.800	998:786$815
Comp. E. de Ferro e Minas São Jeronymo	13.608.500	1.395:694$714
Francisco Leal	600.000	78:000$000
Empreza Minas de Carvão de Jacuhy	15.700	—
	21.918.000	2.472:481$529
Carvão de Coke para machinas:		
Octavio de Faria Souto	1.277.500	164:616$800
	—	—
Oleo Combustivel:		
Anglo-Mexican Petroleum Comp. Ltd	5.000.000	535:144$910
	—	—
Lenha:		
De diversos	m3 1.681.724,712395	11.734:866$814
	—	—

RECAPITULAÇÃO

Carvão Cardiff	2.030.000	232:895$000
Carvão Americano	97.236.480	12.183:765$547
Carvão Nacional	21.918.000	2.472:481$529
Carvão de Coke para machinas	1.277.500	164:616$800
Total de carvão	122.461.980	15.053:758$876
OLEO COMBUSTIVEL	5.000.000	535:144$910
LENHA 1.681.724,712395	—	11.734:866$814
Total	—	27.323:770$600

Carvão de Coke para Fundição:

Belmiro Rodrigues	32.400	6:480$000
Sociedade A. du Gaz	5.000	500$000
	37.400	16:980$000

Carvão em Briquettes (de moinha fornecida pela Estrada):

Crocchi & Gravina	5.579.175	139:479$375
	—	—

Gaz Oil (para gaz Pintsch)

	litros	
Germano Boettecher	177.556	75.534$445
	—	—

Por via maritima foram recebidos 20.784 volumes de materiaes diversos com o peso bruto de 3.439.973 kilos.

A 1ª Secção, a cujo cargo está o recebimento, fiscalisação e expedição de materiaes de grande peso, remetteu 123.239 volumes com o peso bruto de 15.436.116 kilos para os quaes foram expedidos 2.384 despachos e 3.259 facturas, sendo ainda expedidas para o carvão 2.047 despachos e 891 facturas.

A 2ª Secção, a cujo cargo está o recebimento, fiscalisação e expedição de objectos de escriptorio, impressos, etc., expediu 4.400 despachos para 6.823 volumes com o peso bruto 63.592 kilos. Para esses materiaes foram extrahidas 5.824 facturas.

A 3ª Secção, a cujo cargo está o recebimento, fiscalisação e expedição dos demais materiaes, effectuou 1.990 despachos para 3.275 volumes com o peso bruto de 70.220 kilos, sendo extrahidas para esses materiaes 3.411 facturas.

Pela Officina Auto-Typographica, foram confeccionados para os diversos departamentos da Estrada 4.243.825 exemplares de trabalhos diversos no valor total de Rs. 177:128$153.

Foram expedidos 609 officios; 7.015 memoranda; 1.667 pedidos de compra á Imprensa Nacional e 3.977 ao Commercio, sendo: 936 de materiaes da 1ª Secção; 411 de materiaes da 2ª Secção e 2.630 de materiaes da 3ª Secção.

Foram registrados 9.628 documentos. A escripturação continúa a ser feita com a devida regularidade. Foram recebidos durante o anno 6.895 pedidos originaes.

2ª DIVISÃO

TRAFEGO

SEGUNDA DIVISÃO

Reclamações

Durante o anno foram apresentadas 875 reclamações na importancia de 391:692$087. Passaram do anno anterior 235 no valor de 99:439$291, perfazendo o total de 1110 reclamações, na importancia de 491:131$378, conforme menciona o seguinte quadro:

Discriminação	Quantidade	Importancias
Apresentadas :		
Extravio	290	62:123$198
Faltas	421	83:186$965
Avarias	164	246:381$924
	875	391:692$087
Passaram do anno anterior	235	99:439$291
Total	1110	491:131$378
Liquidadas :		
Integralmente	190	18:557$836
Reduzidas	97	10:500$959
Indeferidas	186	266:928$690
Archivadas	84	34:653$295
Remettidas ás Companhias em trafgo mutuo	130	36:171$953
	687	366:812$733
Ficaram em processo	423	105:205$990
	1110	472:018$723
Importancia da reducção das reclamações	—	19:112$655
Total	—	491:131$378
Passaram dó anno anterior	235	99:439$291
Apresentadas	875	391:692$087
Total	1110	491:131$378
Liquidadas	687	366:812$733
Ficaram em processo	423	105:205$990
Importancia da reducção	—	19:112$655
Total	1110	491:131$378

Alterações no quadro das estações e paradas durante o anno de 1918

No dia 25 de Junho foi aberta ao trafego a estação de Aranha, na linha Paraopeba, cuja posição kilometrica, a partir da Central, é no kilometro 566,082, e a partir de Bello Horizonte, no kilometro 70,324, com a altitude de 755m,493.

Por circulares n. 30, de 21 de Setembro, da Directoria, e de accordo com o Aviso do Sr. Ministro da Viação, passou a denominar-se Barão Homem de Mello a estação de Campo Bello no ramal de São Paulo.

Por circular da Directoria, n. 38, de 11 de Novembro, attendendo aos reiterados pedidos de habitantes da localidade, a estação do Rio das Pedras passou a denominar-se Oswaldo Cruz.

DESPEZAS DO TRAFEGO

A despeza com esta Divisão importou em 9.522:568$460, sendo 7.216:075$519 com pessoal e 2.306:492$941 com material.

Comparativamente a 1917, obtem-se:

DESIGNAÇÃO	1918		1917	
	VERBA	%	VERBA	%
Pessoal.....	7.216:075$519	75,77	7.015:002$676	70,47
Material.....	2.306:492$941	24,23	2.938:621$494	29,53
Totaes.....	9.522:568$460	100,00	9.953:624$170	100,00

Na verba pessoal não está incluida a importancia de 5:475$000, despendida com a 4ª Divisão, e na do material não se acha igualmente incluida a de 1:359$000 a annullar na despeza até 31 de Outubro, proveniente do producto da venda de caixas adqueridas por esta Divisão, menos 10 %, para o transporte de aves.

As verbas relativas a 1918, discriminam-se da seguinte fórma:

Designação	PESSOAL			MATERIAL			TOTAL		
	1m,60	1m,00	LINHA AUXILIAR	1m,60	1m,00	LINHA AUXILIAR	1m,60	1m,00	LINHA AUXILIAR
Escriptorios...	369:245$851	32:486$928	32:914$343	1:788$819	2:069$845	285$265	371:034$670	34:556$773	33:199$608
Estações...	5.623:703$049	669:552$413	383:540$192	1.996:284$753	225:488$404	73:879$034	7.620:027$802	895:040$817	457:419$226
Eventuaes.	104:542$743	—	—	6:746$821	—	—	111:289$564	—	—
Totaes..	6.097:531$643	702:039$341	416:454$535	2.004:770$393	227:558$249	74:164$299	8.102:302$036	929:597$590	490:618$834

3ª DIVISÃO

MOVIMENTO, TELEGRAPHO E ILLUMINAÇÃO

TERCEIRA DIVISÃO

MOVIMENTO

O percurso dos trens passou:

de 12.404.515 kilometros em 1913
a 12.740.592 » » 1914
» 11.764.057 » » 1915
» 12.555.185 » » 1916
» 12.818.659 » » 1917
» 11.759.010 » » 1918

O que representa um decrescimo de 8,1/4 % sobre 1917.

O percurso dos vehiculos passou:

de 216.400.979 kilometros em 1913
a 220.226.872 » » 1914
» 199.916.900 » » 1915
» 222.747.851 » » 1916
» 246.034.139 » » 1917
» 223.480.911 » » 1918

O que representa um decrescimo de 9,1/5 % sobre 1917.

Numero de trens por secções e ramaes no anno do 1918

BITOLA LARGA 1,m60	Viajantes	Especiaes Viajantes	Mixtos	Cargas
Suburbios na 1ª Secção	45.142	238	.....	.....
» no Ramal de São Paulo	3.650	.....	.....	.....
1ª Secção da Linha do Centro	30.483	391	2.220	15.758
2ª » » » » »	3.705	97	1.460	5.476
3ª » » » » »	1.534	42	2.859	2.790
4ª » » » » »	1.556	46	1.460	4.162
5ª » » » » »	1.556	101	2.190	9.191
6ª » » » » »	556	112	730	1.177
Ramal de Santa Cruz	13.708	218	730	4.399
» » Mangaratiba	1.460	40	730	410
» » Paracamby	3.988	2	1.122	364
» » São Paulo	1.560	151	2.920	12.476
» » Lima Duarte	.....	6	730	.....
» » Paraopeba—Sul	.....	61	730	346
» » Ouro Preto	.....	.....	.....	326
SOMMA	109.098	1.505	17.881	56.875
BITOLA ESTREITA 1,m00				
Suburbios da Linha Auxiliar	10.220	24	.....	.....
» » Rêde Fluminense	3.001	.....	.....	.....
6ª Secção da Linha do Centro	2.145	64	3.155	4.731
7ª » » » » »	730	54	1.460	1.255
Linha Auxiliar	800	43	730	3.162
Ramal de Porto Novo	730	29	730	674
Rêde Fluminense	154	82	2.260	2.207
Ramal de Piranga	.....	23	730	6
» » Ouro Preto	70	29	730	988
» » Santa Barbara	.....	24	800	333
» » Bello Horisonte	1.963	38	1.600	639
» » Paraopeba—Norte	.....	14	729	21
» » Montes Claros	.....	29	730	419
» » Bananal	.....	.....	88	.....
SOMMA	19.813	453	13.742	14.435

Trens-kilometro de diversas especies em cada uma das secções e ramaes, durante o anno de 1918, comparativamente á 1917

SERVIÇOS	SUBURBIOS		VIAJANTES DO INTERIOR		MIXTOS	CARGAS	TOTAES		Differença em 1918
	Ordinarios	Extraords.	Ordinarios	Extraords.			1918	1917	
BITOLA LARGA 1m,60									
1ª Secção	767.414	2.570	1.049.066	12.703	103.330	443.623	2.378.906	2.564.546	— 185.640
2ª »	.....	.....	70.430	4.340	67.160	240.026	381.956	609.896	— 227.940
3ª »	.....	.....	136.526	3.227	202.301	236.780	578.834	630.396	— 51.562
4ª »	.....	.....	124.480	3.509	116.800	323.819	568.698	724.171	— 155.473
5ª »	.....	.....	281.460	9.792	167.900	750.889	1.210.041	1.604.189	— 394.148
6ª »	.....	.....	27.216	2.643	11.680	31.911	73.450	85.343	— 11.893
Ramal de Santa Cruz	.....	.....	444.202	3.345	25.550	112.989	586.086	613.428	— 27.342
» » Mangaratiba	.....	.....	54.750	1.836	35.020	17.216	108.822	95.897	+ 12.925
» » Paracamby	.....	.....	31.904	12	8.968	2.383	43.267	44.455	— 1.188
» » São Paulo	178.760	.....	608.228	23.665	454.040	1.416.211	2.680.904	2.916.122	— 235.218
» » Lima Duarte	.....	.....	.....	116	20.440	.....	20.556	12.504	+ 8.052
» » Ouro Preto	.....	.....	.....	.....	.....	2.048	2.048	2.050	— 2
» » Paraopeba—Sul	.....	.....	.....	2.273	37.960	8.384	48.617	33.587	+ 1.5030
Total	946.174	2.570	2.828.262	67.551	1.251.349	3.586.279	8.682.185	9.936.584	+ 1.254.399
BITOLA ESTREITA 1m,00									
6ª Secção	.....	.....	223.416	5.040	185.012	175.326	888.794	811.903	+ 76.891
7ª »	.....	.....	235.060	7.109	234.460	147.616	624.245	586.858	+ 37.387
Linha Auxiliar	300.788	676	87.200	3.274	128.480	254.747	775.165	732.693	+ 42.472
Ramal de Porto Novo	.....	.....	46.720	2.396	46.720	35.056	130.892	104.237	+ 26.655
Rêde Fluminense	21.389	.....	5.320	4.358	147.054	76.632	255.653	252.258	+ 3.395
Ramal de Lima Duarte	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4.335	.....
» » Piranga	.....	.....	.....	.....	41.610	280	43.219	42.969	+ 250
» » Ouro Preto	.....	.....	1.329	.....	43.800	38.386	87.860	109.204	— 21.344
» » Santa Barbara	.....	.....	4.200	1.434	61.408	21.531	84.611	67.645	+ 16.966
» » Bello Horisonte	.....	.....	.....	1.672	22.400	8.952	59.366	75.212	— 15.846
» » Paraopeba—Norte	.....	.....	27.482	532	44.447	903	46.221	24.732	+ 21.489
» » Montes Claros	.....	.....	.....	871	56.210	19.807	78.335	69.993	+ 8.342
» » Bannanal	.....	.....	.....	2.318	2.464	.....	2.464	.....	.....
Total	322.177	676	630.727	29.044	1.011.965	1.079.236	3.076.825	2.882.075	+ 194.750
Total geral	1.268.351	3.246	3.458.989	96.595	2.266.314	4.665.515	11.759.010	12.818.659	— 1.059.649

Trens-kilometro de diversas especies em 1918, comparado com o anno de 1917

SERVIÇOS	Em 1918	Em 1917
Trens de suburbios — Rio	767.414	773.392
» » » — extraordinarios	3.246	2.427
» » » — São Paulo	178.760	178.850
» » » — Linha Auxiliar	300.788	301.734
» » » — Rède Fluminense	21.389	16.542
» » viajantes — ordinarios	3.458.989	4.652.638
» mixtos	2.266.314	2.294.024
» de cargas	4.665.515	5.509.142
» » viajantes extraordinarios	96.595	89.910
Total	11.759.010	12.818.659
ASSIM DISTRIBUIDOS POR SECÇÕES E RAMAES:		
BITOLA LARGA		
1ª Secção, inclusive suburbios	2.378.906	2.564.546
2ª »	381.956	609.896
3ª »	578.834	630.396
4ª »	568.698	724.171
5ª »	1.210.041	1.604.189
6ª »	73.450	85.343
Ramal de Santa Cruz	586.086	613.428
» » Mangaratiba	108.822	95.897
» » Paracamby	43.267	44.455
» » São Paulo, inclusive suburbios	2.680.904	2.916.122
» » Lima Duarte	20.556	12.504
» » Paraopeba—Sul	48.617	33.587
» » Ouro Preto	2.048	2.050
BITOLA ESTREITA		
6ª Secção, bitola estreita	888.794	811.903
7ª » » »	624.245	586.858
Linha Auxiliar, inclusive suburbios	775.165	732.693
Ramal de Porto Novo	130.892	104.237
Rède Fluminense, inclusive suburbios	255.653	252.258
Ramal de Lima Duarte	—	4.335
» » Piranga	43.219	42.969
» » Ouro Preto	87.860	109.240
» » Santa Barbara	84.611	67.645
» » Bello Horisonte	59.366	75.212
» » Paraopeba—Norte	46.221	24.732
» » Montes Claros	78.335	69.993
» » Bananal	2.464	—
Total	11.759.010	12.818.659

Percurso dos carros e vagões de diversas especies comparado com o anno de 1917

SERVIÇOS	Em 1918	Em 1917
Carros de 1ª classe	30.051.958	34.098.879
» » 2ª »	29.076.319	28.538.514
» Correio e Chefe de trem	3.731.944	4.887.304
» dormitorios	3.346.424	4.148.007
Vagões para bagagem	15.769.500	23.361.875
» » leite	2.250.065	1.955.658
» » minerio	10.434.654	24.970.171
» » mercadorias diversas	70.235.938	56.516.040
» » animaes	20.278.306	23.800.712
» vasios	38.305.803	43.756.979
Total	223.480.911	246.034.139
ASSIM DISTRIBUIDOS POR SECÇÕES E RAMAES:		
BITOLA LARGA — 1ª Secção, inclusive suburbios	46.489.890	49.688.799
2ª »	14.229.145	16.621.239
3ª »	14.934.439	18.523.605
4ª »	12.078.419	16.013.191
5ª »	21.769.394	31.793.559
6ª »	1.015.253	1.162.209
Ramal de Santa Cruz	11.527.881	11.738.814
» » Mangaratiba	1.550.940	1.357.234
» » Paracamby	677.011	693.795
» » São Paulo, inclusive suburbios	55.721.421	59.890.784
» » Lima Duarte	141.890	80.148
» » Paraopeba—Sul	519.852	302.651
» » Ouro Preto	31.507	34.946
BITOLA ESTREITA — 6ª Secção	12.922.256	11.027.027
7ª »	7.026.102	6 632.618
Linha Auxiliar, inclusive suburbios	13.378.056	11.689.523
Ramal de Lima Duarte	—	26.522
» » Piranga	427.368	472.568
» » Ouro Preto	790.752	907.411
» » Santa Barbara	1.100.557	1.002.919
» » Bello Horisonte	836.280	957.078
» » Paraopeba—Norte	490.214	210.218
» » Montes Claros	781.828	696.992
» » Bananal	10.850	—
» » Porto Novo	2.602.561	2.171.902
Rède Fluminense, inclusive suburbios	2.427.045	2.338.387
Total	223.480.911	246.034.139

Percurso dos trens, dos carros e vagões e composição média durante o anno de 1918

SECÇÕES E RAMAES	Percurso dos carros e vagões	Percurso dos trens	Numero médio de carros por trem kilometro
LINHA DO CENTRO			
1ª SECÇÃO			
Trens de suburbios e especiaes.....	14.417.576	769.984	18,6
» » viajantes e especiaes.....	16.260.040	1.061.769	15,3
» mixtos.....	2.742.456	103.530	26,4
» de cargas e especiaes.....	13.078.826	443.623	29,4
Somma.....	46.498.898	2.378.906	19,5
2ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes.....	2.563.872	174.770	14,6
» mixtos.....	1.721.612	67.160	25,6
» de cargas e especiaes.....	9.950.477	240.026	41,4
Somma.....	14.235.961	481.956	29,5
3ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes.....	1.892.254	139.753	13,5
» mixtos.....	5.579.237	202.301	27,5
» de cargas e especiaes.....	7.463.308	236.780	31,5
Somma.....	14.934.799	578.834	25,8
4ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes.....	1.748.086	128.079	13,6
» mixtos.....	2.575.666	116.800	22,0
» de cargas e especiaes.....	7.754.827	323.819	23,9
Somma.....	12.078.579	568.698	21,2
5ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes.....	3.647.513	291.252	12,5
» mixtos.....	3.166.809	167.900	18,8
» de cargas e especiaes.....	14.955.242	750.889	19,9
Somma.....	21.769.564	1.210.041	17,9
6ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes.....	369.878	29.859	12,3
» mixtos.....	132.430	11.680	11,3
» de cargas e especiaes	678.869	31.912	21,2
Somma.....	1.181.177	73.450	16,0
RAMAL DE SANTA CRUZ			
Trens de viajantes e especiaes.....	7.092.388	447.547	15,8
» mixtos.....	600.687	25.550	23,5
» de cargas e especiaes.....	3.834.806	112.989	33,9
Somma.....	11.527.881	586.086	19,6

SECÇÕES E RAMAES	Percurso dos carros e vagões	Percurso dos trens	Numero médio de carros por trem kilometro
RAMAL DE MANGARATIBA			
Trens de viajantes e especiaes.....	872.751	56.586	15,4
» mixtos.....	525.459	35.020	15,0
» de cargas e especiaes.....	152.730	17.216	8,8
Somma.....	1.550.940	108.822	14,2
RAMAL DE PARACAMBY			
Trens de viajantes e especiaes.....	483.819	31.916	15,1
» mixtos.....	164.243	8.968	18,3
» » cargas e especiaes.....	28.949	2.383	12,1
Somma.....	677.011	43.267	15,8
RAMAL DE SÃO PAULO			
Trens de suburbios e especiaes.....	1.823.137	178.760	10,1
» » viajantes e especiaes.....	11.172.656	631.893	17,6
» mixtos.....	9.092.770	454.040	20,2
» de cargas e especiaes.....	33.637.522	1.416.211	23,3
Somma.....	55.726.085	2.680.904	20,7
RAMAL DE LIMA DUARTE			
Trens de viajantes e especiaes.....	360	116	3,1
» mixtos.....	141.536	20.440	6,9
» de cargas e especiaes.....	—	—	—
Somma.....	141.896	20.556	6,9
RAMAL DE OURO PRETO			
Trens de cargas e especiaes.....	31.507	2.048	15,3
Somma	31.507	2.048	15,3
RAMAL DE PARAOPEBA—SUL			
Trens de viajantes e especiaes.....	6.030	2.273	2,6
» mixtos.....	415.583	37.960	10,9
» de cargas e especiaes.....	98.135	8.384	11,7
Somma.....	519.748	48.617	10,6
Total da bitola de 1m,60..	180.874.046	8.782.185	20,5

SECÇÕES E RAMAES	Percurso dos carros e vagões	Percurso dos trens	Numero médio de carros por trem kilometro
(Bitola de 1m,00)			
6ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes.....	2.247.738	228.456	9,8
» mixtos.....	2.780.365	185.012	15,0
» de cargas e especiaes.....	7.894.243	475.326	16,6
Somma.....	12.922.346	888.794	14,5
7ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes.....	1.630.418	242.169	6,7
» mixtos.....	2.990.614	234.460	12,7
» de cargas e especiaes.....	2.405.070	147.616	16,2
Somma.....	7.026.102	624.245	11,2
LINHA AUXILIAR			
Trens de suburbios e especiaes.....	3.692.788	301.464	12,2
» » viajantes e especiaes.....	542.086	90.474	5,9
» mixtos.....	3.228.076	128.480	25,1
» de cargas e especiaes.....	5.915.106	254.747	23,2
Somma.....	13.378.056	775.165	17,2
RAMAL DE PORTO NOVO			
Trens de viajantes e especiaes.....	860.408	49.116	17,5
» mixtos.....	1.091.527	46.720	23,3
» de cargas e especiaes.....	650.626	35.056	18.5
Somma.....	2.602.561	130.892	19,8
RÊDE FLUMINENSE			
Trens de suburbios e especiaes.....	108.336	21.389	5,0
» » viajantes e especiaes.....	45.208	9.678	4,6
» mixtos.....	1.589.909	147.954	10,7
» de cargas e especiaes.....	683.592	76.632	8,9
Somma.....	2.427.045	255.653	9,4
RAMAL DE PIRANGA			
Trens especiaes de viajantes.....	1.716	1.329	1,2
» mixtos.....	424.300	41.610	10,1
» de cargas e especiaes.....	1.352	280	4,8
Somma.....	427.368	43.219	9,8
RAMAL DE OURO PRETO			
Trens de viajantes e especiaes.....	29.860	5.674	5,2
» mixtos.....	486.737	43.800	11,1
» de cargas e especiaes.....	274.155	38.386	7,1
Somma.....	790.752	87.860	9,0

SECÇÕES E RAMAES	Percurso dos carros e vagões	Percurso dos trens	Numero médio de carros por trem kilometro
RAMAL DE SANTA BARBARA			
Trens especiaes de viajantes.....	1.824	1.672	1,0
» mixtos.....	856.957	61.408	13,9
» de cargas e especiaes.....	241.776	21.531	11,2
Somma.....	1.100.557	84.611	13,0
RAMAL DE BELLO HORISONTE			
Trens de viajantes e especiaes.....	297.554	28.014	10,6
» mixtos.....	413.400	22.400	18,4
» de cargas e especiaes.....	125.326	8.952	13,9
Somma.....	836.280	59.366	14,0
RAMAL DE PARAOPEBA—NORTE			
Trens especiaes de viajantes.....	1.703	871	1,9
» mixtos.....	475.079	44.447	10,6
» de cargas e especiaes.....	13.432	903	14,8
Somma.....	490.214	46.221	10,6
RAMAL DE MONTES CLAROS			
Trens especiaes de viajantes.....	5.211	2.318	2,2
» mixtos.....	498.679	56.210	8,8
» de cargas e especiaes.....	277.938	19.807	14,0
Somma.....	781.828	78.335	9,9
RAMAL DE BANANAL			
Trens de viajantes e especiaes.....	.....	.....	.....
» mixtos.....	10.850	2.464	4,4
» de cargas e especiaes.....	.....	.....	.....
Somma.....	10.850	2.464	4,4
Total da bitola 1m.00..	42.793.959	3.076.825	13,9
Trens de suburbios e especiaes:			
em 1918.....	20.041.837	1.271.597	15,7
em 1917.....	19.996.407	1.272.945	15,7
Differença em 1918.....	+ 45.430	— 1.348	.....
Trens de viajantes e especiaes:			
em 1918.....	51.773.373	3.655.584	14,1
em 1917.....	62.211.672	4.742.548	13,1
Differença em 1918.....	— 10.438.299	— 1086.964	.....

SECÇÕES E RAMAES	Percurso dos carros e vagões	Percurso dos trens	Numero médio de carros por trem kilometro
Trens mixtos:			
em 1918.....	41.704.981	2.266.314	18,4
em 1917.....	44.045.205	2.294.024	19,1
Differença em 1918.....	— 2.340.224	— 27.710	.....
Trens de cargas e especiaes:			
em 1918.....	110.147.814	4.665.515	23,6
em 1917.....	119.780.855	4.509.142	26,5
Differença em 1918.....	— 9.633.041	+ 156.373	.....

Rède Fluminense	—	—	—	4.453.280	5.638.368	10.091.648
Leitos	32.513.120	—	32.513.120	—	—	—
Somma	647.464.782	1.099.648.880	1.747.113.662	103.910.819	123.589.420	227.500.239

Kilometros percorridos pelos carros de viajantes durante o anno de 1918

SERVIÇO	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS				
	1.ª classe	2.ª classe	Dormitorio	3.ª classe	TOTAL
1.ª SECÇÃO					
Nos trens de suburbio e especiaes					
» » viajantes			117.180	[illegible]	[illegible]
» » mixtos	[illegible]	[illegible]			[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]	117.180	389.048	27.403.542
2.ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes e especiaes		[illegible]	308.120	278.980	[illegible]
» » mixtos	[illegible]				[illegible]
Somma	1.021.606	497.134	308.120	278.980	2.105.[illegible]
3.ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes e especiaes	604.130	288.408	140.086	264.134	1.296.758
» » mixtos	261.346	264.322	.....		[illegible]
Somma	865.476	552.730	140.086	264.134	1.822.426
4.ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes especiaes	540.700	263.200	[illegible]	7.440	[illegible]
» » mixtos	217.700	216.160	.....		[illegible]
Somma	[illegible]	479.360	120.320	[illegible]	1.013.670
5.ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	[illegible]	291.056	549.080	[illegible]
» » mixtos	[illegible]	[illegible]		.....	[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]	291.056	549.080	3.131.096
6.ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	[illegible]	56.326	54.176	305.858
» » mixtos	[illegible]	[illegible]		608	44.864
Somma	158.748	40.860	56.326	54.784	350.722
RAMAL DE SANTA CRUZ					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	40.640	5.081.814
» » mixtos	[illegible]	[illegible]		.....	102.200
Somma	[illegible]	3.316.882	12	40.640	5.084.014
RAMAL DE MAN[illegible]TIBA					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	[illegible]			708.096
» » mixtos	[illegible]	[illegible]			146.992
Somma	[illegible]	[illegible]			855.088
RAMAL DE PARACAMBY					
Nos trens de viajantes e especiaes	191.440	[illegible]			387.300
» » mixtos	53.836	[illegible]			110.120
Somma	[illegible]	[illegible]			497.480
RAMAL DE S. PAULO					
Nos trens de suburbios e especiaes	[illegible]	[illegible]			1.539.784
» » viajantes	[illegible]	1.[illegible]	2.004.204	1.148.160	[illegible]
» » mixtos	[illegible]	[illegible]			[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]	2.004.204	1.148.160	[illegible]
RAMAL DE LIMA DE ARTE					
Nos trens de viajantes e especiaes	240		120		360
» » mixtos	20.440	20.440			40.880
Somma	20.680	20.440	120	.....	41.240
RAMAL DE PARAOPEBA—SUL					
Nos trens especiaes de viajante	4.662	[illegible]			[illegible]
» » mixtos	68.338	[illegible]			[illegible]
Somma	73.000	71.[illegible]		[illegible]	[illegible]
Total da bitola de 1.m00	24.676.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
6.ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes e especiaes	1.237.866	[illegible]		958	1.000.830
» » mixtos	400.440	[illegible]			776.950
Somma	[illegible]	[illegible]		224.958	2.737.780
7.ª SECÇÃO					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
» » mixtos	[illegible]	[illegible]			[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
LINHA AUXILIAR					
Nos trens de suburbios e especiaes	1.215.404	[illegible]			[illegible]
» » » viajantes	[illegible]	[illegible]			[illegible]
» » mixtos	[illegible]	[illegible]			[illegible]
Somma	1.675.391	[illegible]			[illegible]
RAMAL DE PORTO NOVO					
Nos trens de viajantes e especiaes	206.164	94.564		[illegible]	[illegible]
» » mixtos	104.576	106.414			[illegible]
Somma	310.740	200.978	.....	[illegible]	[illegible]
REDE FLUMINENSE					
Nos trens de suburbios e especiaes	[illegible]	[illegible]			[illegible]
» » » viajantes	[illegible]	[illegible]			[illegible]
» » mixtos	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
RAMAL DE PIRANGA					
Nos trens especiaes de viajantes	[illegible]				[illegible]
» » mixtos	[illegible]	[illegible]			[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]			91.404
RAMAL DE OURO PRETO					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
» » mixtos	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
RAMAL DE SANTA BARBARA					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]				[illegible]
» » mixtos	116.280	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
RAMAL DE BELLO HORIZONTE					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
» » mixtos	[illegible]	[illegible]			[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
RAMAL DE PARAOPEBA—NORTE					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]				[illegible]
» » mixtos	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
RAMAL DE MONTES CLAROS					
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]				[illegible]
» » mixtos	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
RAMAL DE CANANEIA					
Nos trens de viajantes e especiaes					
» » mixtos	[illegible]	[illegible]			[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]			[illegible]
Total da bitola de 1.m00	[illegible]	4.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total em 1918	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total em 1917	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Differença em 1918	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Rêde Fluminense	—	—	—	4.453.280	5.638.368	10.091.648
Leitos	32.513.120	—	32.513.120	—	—	—
Somma	647.464.782	1.099.648.880	1.747.113.662	103.910.819	123.589.420	227.500.239

Percurso kilometrico dos vagões de Bagagem, Mercadorias, Animaes e vasios durante o anno de 1918.

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAGÕES DE						
	Bagagem	Leite	Minerio	Mercadorias	Animaes	Vasios	TOTAL
1.ª SECÇÃO							
Nos trens de suburbios e especiaes	[illegible]		–				746.354
» » » viajantes e especiaes	[illegible]	[illegible]					[illegible]
» » mixtos	[illegible]	[illegible]	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » de cargas e especiaes	[illegible]	[illegible]	1.300.750	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma...	[illegible]	[illegible]	1.300.750	[illegible]	[illegible]	[illegible]	19.086.346
2.ª SECÇÃO							
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	150.604	–	–	[illegible]	44.808	648.466
» » mixtos	[illegible]	23.644	–	780.728	[illegible]	162.070	1.530.988
» » de cargas e especiaes	[illegible]	19.740	987.464	2.144.453	[illegible]	2.984.036	9.943.661
Somma	[illegible]	193.088	987.464	[illegible]	[illegible]	3.191.010	12.123.215
3.ª SECÇÃO							
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	270.996	–	–	[illegible]	33.654	595.496
» » mixtos	[illegible]	46.814		[illegible] 180	[illegible]	1.070.831	[illegible]
» » de [illegible] especiaes		–	[illegible]	38.317	[illegible]	1.996.570	[illegible]
Somma...	[illegible]	317.810	1.923.311	[illegible]	[illegible]	3.101.155	13.112.013
4.ª SECÇÃO							
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]	224.348	–	–	[illegible]	[illegible]	569.336
» » mixtos...	[illegible]	40.480	–	991.310	[illegible]	[illegible]	2.141.746
» » de cargas e especiaes	–	–	1.730.410	3.096.556	[illegible]	[illegible]	7.754.667
Somma...	631.789	265.428	1.730.410	4.087.866	[illegible]	[illegible]	10.464.749
5.ª SECÇÃO							
Nos trens de viajantes e especiaes...	601.976	248.286	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » mixtos	401.272	24.196	–	1.316.619	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » de cargas e especiaes	–	–	3.489.684	5.635.518	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma...	[illegible]	272.482	3.489.684	[illegible]	[illegible]	1.906.176	18.638.298
6.ª SECÇÃO (Bitola de 1,060)							
Nos trens de viajantes e especiaes	34.850	–	–	[illegible]	[illegible]	9.448	64.020
» » mixtos	23.040	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	19.280	87.566
» » de cargas e especiaes	–	–	165.924	[illegible]	[illegible]	168.579	512.945
Somma...	77 [illegible]	–	165.924	[illegible]	[illegible]	[illegible]	664.531
RAMAL DE SANTA CRUZ							
Nos trens de viajantes e especiaes	1.108.157	–	–	–	[illegible]	[illegible]	1.119.574
» » mixtos	120.780	–	–	169.404	[illegible]	[illegible]	498.167
» » de cargas e especiaes	–	–	–	1.248.985	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma	1.228.937			1.416.579	1.076.081	[illegible]	[illegible]
RAMAL DE MANGARATIBA							
Nos trens de viajantes e especiaes	164.250	–	–			[illegible]	[illegible]
» » mixtos	67.160	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » de cargas e especiaes		–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma	231.410	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RAMAL DO PARAIBUNA							
Nos trens de viajantes e especiaes	79.102	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » mixtos	25.698		–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » de cargas e especiaes			–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma...	[illegible]		–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RAMAL DE S. PAULO							
Nos trens de suburbios e especiaes	[illegible]		–	[illegible]	–	[illegible]	[illegible]
» » » viajantes e especiaes	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » mixtos...	[illegible]	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » de cargas e especiaes			–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RAMAL DE LIMA DUARTE							
Nos trens especiaes de viajantes			–	–			
» » mixtos...	[illegible]		–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» »		–	–				–
	[illegible]		–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RAMAL DE OURO PRETO							
Nos trens de cargas e especiaes			[illegible]	[illegible]	–	[illegible]	[illegible]
Somma			[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
RAMAL DE PARAOPEBA—SUL							
Nos trens							
» »	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
			[illegible]	[illegible]	–	[illegible]	[illegible]
			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Nos trens [illegible]	1.108.157					1.060	1.110.574
» » mistos	120.780			100.[illegible]		82.161	498.767
» » [illegible]				[illegible]	[illegible]	1.038.547	[illegible]
Somma	1.228.937		—	[illegible]	1.076.081	1.122.267	[illegible]
RAMAL [illegible]							
[illegible]							
» » [illegible]			—	[illegible]	71.052	[illegible]	[illegible]
» » [illegible]				[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma				[illegible]	71.[illegible]	137.074	[illegible]
RAMAL [illegible] MIRY							
Nos trens de [illegible]			—	[illegible]	[illegible]	5.918	[illegible]
» » [illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	11.858	[illegible]
» » [illegible]				[illegible]	[illegible]	12.523	[illegible]
Somma	101.888	—	—		[illegible]	30.299	179.540
RAMAL [illegible] PAULO							
Nos trens de [illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	283.325
» » [illegible]	1.350.056	567.796		[illegible]	117.140	[illegible]	2.884.242
» » [illegible]	305			[illegible]	1.335.042	[illegible]	[illegible]
				[illegible]	5.375.183	[illegible]	33.032.858
Somma	3.531.432	[illegible]		[illegible]	6.828.255	[illegible]	44.650.435
RAMAL DE LIMA DUARTE							
Nos trens especiaes de viagem	—	—	—		—	—	—
mistos	39.810		—				
» » de cargas especiaes	—	—	—		41.384	3.082	100.050
Somma	39.810	—	—	13.774	41.384	3.082	100.050
RAMAL DE [illegible] DO PIRETO							
Nos trens de carga especiaes	—	—	20.285	4.643	—	[illegible]	31.507
Somma	—		20.285	4.643	—	[illegible]	31.607
RAMAL DE [illegible] ARAOPEBA—SUL							
[illegible]							[illegible]
» »							[illegible]
							[illegible]
						886	[illegible]
[illegible]	[illegible]						[illegible]
6.ª SECÇÃO (Linha de [illegible])							
Nos trens de viajantes e especiaes		—	—		39.914		[illegible]
» » mistos	[illegible]	—		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » de transportes especiaes		—	102.5		1.092.289	[illegible]	[illegible]
Somma	[illegible]	—	102.6	[illegible]	1.531.193	[illegible]	[illegible]
SÉDÇÃO							
Nos trens de viajantes e especiaes		—			118.720	3.42	81.636
» » mistos	451.444	—		[illegible]	503.5	[illegible]	[illegible]
» » de cargas e especiaes	—	—		[illegible]	306	[illegible]	[illegible]
Somma		—		—	1.0[illegible]	[illegible]	[illegible]
LINHA AUXILIAR							
Nos trens de suburbios	322.401	—	—	—	—	—	[illegible]
» » viajantes e especiaes	177.451	—	—	1.050	—	2.873	[illegible]
» » mistos	162.118	35.89	—	1.489.488	[illegible]	281.480	[illegible]
» » de cargas especiaes	—	—	—	3.651.010	4.912	[illegible]	[illegible]
Somma	1.162.011	35.890	—	5.151.588	409.254	2.638.037	[illegible]
RAMAL DE PORTO NOVO							
Nos trens de viajantes e especiaes	183.040	182.400	—	—	95.872	[illegible]	[illegible]
» » mistos	93.568	—	—	418.010	137.422	[illegible]	[illegible]
» » de cargas especiaes	—	—	—	338.396	6.100	[illegible]	[illegible]
Somma	276.608	182.400	—	757.406	239.391	[illegible]	[illegible]
REDE FLUMINENSE							
Nos trens de suburbios e especiaes	30.049		—	150	—	120	[illegible]
» » » viajantes e especiaes	11.070	[illegible]	—	—	3.050	688	[illegible]
» » [illegible]	215.237	[illegible]	496.72[illegible]	297.404	—	101.708	[illegible]
» » de cargas e especiaes	—	—	—	334.701	964	347.92[illegible]	[illegible]
Somma	266.361	9.070	—	632.261	4.014	450.331	[illegible]
RAMAL DE PIRANGA							
Nos trens especiaes	—	—	—	—	—	—	
» » mistos	86.460	44	—	98.381	85.356	19.604	[illegible]
» » de cargas e especiaes	—	—	—	1.226		126	[illegible]
Somma	86.460	44	—	99.607	85.356	19.730	[illegible]
RAMAL DE OURO PRETO							
Nos [illegible]	[illegible]			—	84	[illegible]	[illegible]
» [illegible]	[illegible]			109.139	17.2[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » [illegible]	—		46.4[illegible]	142.573	810	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	—	46.40	301.7[illegible]	18.891	[illegible]	[illegible]
RAMAL DE SANTA BARBARA							
Nos trens de viajantes e especiaes	[illegible]			—			[illegible]
» » mistos	[illegible]		—	[illegible]	4[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » de [illegible]	—		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]	[illegible]
RAMAL DE BELLO HORIZONTE							
Nos [illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]							
Nos [illegible]							
» » [illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.787	[illegible]
[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	55.185	296.153
[illegible]							
Nos [illegible]							
» » [illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » [illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]				[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]							
Nos trens especiaes [illegible]							
» » [illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » de [illegible]	—		—	—			
[illegible]	[illegible]		—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total geral [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	157.274.269
Total geral em 1910	[illegible]	1.[illegible]	24.956.17	[illegible]	[illegible]	43.759.979	174.361.435
Differença em 1910	—[illegible]	—[illegible]	14.[illegible]	16.719.[illegible]	3.[illegible]	5.451.176	17.087.[illegible]

Lugares e leitos-kilometro offerecidos durante o anno de 1918

Serviços	BITOLA DE 1m,60			BITOLA DE 1m,00		
	1ª Classe	2ª Classe	Total	1ª Classe	2ª Classe	Total
Suburbios — 1ª Secção—Rio..	182.071.556	356.905.536	538.997.092	—	—	—
Suburbios — São Paulo.....	18.033.408	36.311.490	54.345.348	—	—	—
Suburbios — Linha Auxiliar...	—	—	—	29.122.464	49.098.600	78.221.064
Suburbios — Rêde Fluminense.	—	—	—	756.380	468.468	1.224.848
Interior.....	414.846.698	706.431.404	1.121.278.102	60.530.447	57.021.850	117.552.297
Linha Auxiliar.....	—	—	—	9.048.248	11.362.134	20.410.382
Rêde Fluminense.....	—	—	—	4.453.280	5.638.368	10.091.648
Leitos.....	32.513.120	—	32.513.120	—	—	—
Somma.....	647.464.782	1.099.648.880	1.747.113.662	103.910.819	123.589.420	227.500.239

TELEGRAPHO E TELEPHONE

Durante o anno, alem do serviço de conservação das linhas, remoção de postes telegraphicos e telephonicos, reesticamento de lanços de linha, substituições de estaes, limpesa e substituição de isoladores partidos por trovoada, foram executados mais os seguintes:

Novas installações telegraphicas, as estações de Cachoeira, Apparecida, Guaratinguetá, Mogy das Cruzes, Casal, Barão de Vassouras, Lafayette e Valença.

Renovações, ainda com o antigo typo, as installações das estações de Saudade, Itatiaya, Moreira Cezar e Sabaúna.

Os conductores, acham-se, em geral, muito compromettidos nas suas condições de conductibilidade electrica e resistencia mechanica, devido, principalmente, á acção corrosiva dos residuos da combustão nas locomotivas, mas vão sendo substituidos aos poucos, dentro dos recursos ordinarios, pela assistente conservação.

A' proporção que se vae tornando preciso, a substituição se faz por cabos, sendo de beneficos resultados a extensão dos mesmos até Cascadura.

Os apparelhos de intercommunicação têm dado os melhores resultados.

Alinha 6, cujo objectivo é leval-a até a estação do Norte, já está construida até o kilometro 431, entre as estações de Luis Carlos e Sabaúna.

Foram installados apparelhos telephonicos nas chaves de entrada de Cachoeira, em communicação com a agencia; em Guaratinguetá, no armazem de mercadorias, em communicação com a agencia; e, na casa do, Sr. Engenheiro Rezidente, em Juparanã, em communicação com a sala do telegrapho da referida estação.

Pela Repartição Geral dos Telegraphos foi, no dia 30 de Dezembro, levada a linha telegraphica até a estação de Parahyba do Sul, afim de serem reencetadas as communicações com a sua estação telegraphica, sita na mesma localidade.

II — Serviço Chronometrico

Este serviço continua satisfazendo a todas as exigencias, nos seus diversos ramos (Relogios do movimento, de ronda e dos escriptorios).

Officina Telegraphica

Nesta officina, além de outros trabalhos, foram executados mais os seguintes:

Reparação de 117 apparelhos telegraphicos; 161 ditos telephonicos; 51 ditos de Block-System; 16 relogios de sineta; 19 magnetos de Block-System;

35 caixas de contacto de mercurio; 19 transmissores-phones Ericson; 3 contactos de Block-System; 1 indicador de Block-System; 1 volante de enrolar fita de apparelho telegraphico; 12 para-raios telegraphicos; uma prancheta para fusiveis de linhas telegraphicas; 1 switch Ericson de 12 linhas; 5 transformadores pertencentes ao Bloc-Adel; 1 dynamo «Fairbanck-Morse, da 10ª Rezidencia do Centro; um outro de 110 volts, da 5ª Divisão; 1 motor de martelete da officina de Tracção um outro de 2 H. P., do Deposito de São Diogo.

Foram fabricados 36 apparelhos commutadores electro-magneticos para signaes; 25 caixas envidraçadas para protecção de switches dos mesmos apparelhos; 1 commutador de 16 linhas (modelo da officina); 1 para-raios de 6 linhas, para a estação de Guaratinguetá; 6 pranchetas de madeira para apparelhos telephonicos Ericson; uma dita para switch; 2 pinos de suspensão de dynamo dos carros; 5 palhetas de madeira para ventiladores de tecto; 290 bicos de metal para os combustores dos carros; 810 zincos para pilhas Enzmann e 4.800 alças de ferro galvanisado e zinco para suspensão de cabos aereos telephonicos.

O material fornecido pelo Deposito Geral desta Divisão, durante o anno, importou em Rs. 10:046$766 e o consumido pela Officina durante o mesmo anno, em Rs. 10:103$834, material este, em parte aproveitado do stock do anno anterior, o qual orçava em Rs. 10:342$625.

O stock de material existente em 31 de Dezembro, na officina, importava em Rs. 13:748$728, havendo, portanto, uma differença para mais, de Rs. 3:457$068, differança esta resultante de material considerado inapproveitavel e que, entretanto, foi valorisado, por ter sido applicado em diversos trabalhos.

Todas as machinas e ferramentas em serviço, acham-se em perfeito estado de conservação.

III — Telegrammas

Durante o anno foram transmittidos 1.471.082 telegrammas com 37.096.215 palavras que produziram renda de Rs. 5.191:727$225; assim discriminados:

DESIGNAÇÃO	Telegrammas	Palavras	TAXA
Em serviço da Estrada....	1.418.880	36.351.962	5.063:889$400
Em serviço de particulares	49.546	653.747	113:180$750
Em serviço do Governo....	2.656	90.506	14:657$075
Total.....	1.471.082	37.096.215	5.191:727$225
Em 1917.....	1.286.566	29.711.138	4.091:310$425

IV — Block-System e Saxby Farmer

Foram feitas reparações e concertos radicaes em diversas installações electricas de Triagem a São Matheus e de Belem a Barra do Pirahy.

Por falta de corrente da Companhia Industrial de Electricidade, houve necessidade de se utilisar da The Rio de Janeiro Light & Power, dispendendo-se com a mesma nos mezes de Fevereiro, Abril, Junho, Julho e Setembro, respectivamente, as importancias de Rs. 492$394, 82$500, 177$500, 105$000, e 82$500, num total de Rs 939$894:

Foi inaugurado, no dia 18 de fevereiro, o serviço de Block-System, entre as estações de São Christovão e Cascadura, nas linhas 3, 4, 5 e 6, tendo tido o melhor exito possivel.

Em 10 de Junho, começaram a funccionar os signaes semaphoricos de distancia da estação de Mario Bello, indicando o signal 1 avançamento da linha 2 para a 2; signal 2 avançamento da linha 2 para o desvio do meio; signal 17 avançamento da linha 1 para a 1, e signal 18 avançamento da linha 1 para o desvio do meio.

Em Paulo de Frontin, a começar do dia 2 de setembro foram ligadas ao apparelho Block-System, as chaves da referida estação e igualmente no dia 5 de Setembro, foram ligadas na estação de Mario Bello, as chaves superiores da mencionada estação que ficaram trabalhando com ferrolhos sob numeros 5 e 7 correspondentes as linhas 1 e 2.

V — Luz Electrica

Foram feitas installações de luz electrica nas estações de Ressaquinha e Cuyabá.

A illuminação electrica dos carros de luxo foi feita com a maxima regularidade.

A partir de Março, a illuminação das estações que vinha sendo feita pela Uzina Electrica da Estrada, passou a ser feita pela Light & Power, em virtude da falta de combustivel. Por este motivo foram modificados os circuitos na agencia da estação Maritima, sendo a luz fornecida pelo circuito de ventiladores daquella agencia.

O emprego de lampadas modernas de nitrogenio de meio watt por vela, de 600 a 800 velas, tem redusido o consumo da energia

As estações do interior illuminadas a luz electrica, receberam a corrente na forma dos contractos firmados com as differentes emprezas.

Para se attender a ligação dos novos signaes das linhas 3, 4, 5 e 6, foram empregados 3 rolos de fio V. P. numero 14 e 40 isoladores.

Na noite de 27 de fevereiro, devido ao incendio no deposito de oleo da Uzina de Gaz de São Diogo, ficaram inutilizadas todas as linhas da illuminação, as quaes foram substituidas.

Na estação de Lauro Müller foram installadas 2 lampadas incandescentes perto da linha 1.

Na estação de Alfredo Maia foi installado um circuito para separação da illuminação da officina, que estava ligado com a das lampadas externas.

Na estação de Realengo foram installadas 2 lampadas na cobertura da nova plataforma.

Na estação de Matadouro foram installadas 3 lampadas de 200 velas em armações, para illuminação do desembarcadouro do gado.

Na estação de Campo Grande foi installada luz electrica nos signaes fixos e chaves.

Foram substituidas durante o anno 8.804 lampadas, 712 fusiveis, 593 sockets com chaves, 302 rosaceas para cleats, 372 isoladores de louça, 48 globos e 63 abat-jours.

VI — Gaz Pintsch. Acetileno etc

Na Uzina de Gaz de São Diogo, foram substituidas as grelhas e reparados os fornos e as bombas de compressão.

Em consequencia da falta de combustivel, deixou a partir do mez de Dezembro, de ser feita, na Uzina de São Diogo, a mistura de gaz Pintsch com o de illuminação da Société Anonyme du Gaz do Rio de Janeiro, sendo produsido n'aquella Uzina sómente o gaz de oleo para illuminação dos carros de passageiros.

A producção de gaz foi de 291.552 m3,000 e o consumo foi de 186.354 m3,360, distribuidos por 82.729 carros de passageiros, 198 carros de transporte de gaz (serie T/G) e 7.611 locomotivas que receberam respectivamente, o total de 159.195 m3.570-14.305 m3.760 e 12.853 m3.030 de gaz.

O preço médio do metro cubico de gaz foi de Rs. 2$880 e a despeza com o pessoal e o material importou em Rs. 402:884$532, assim distribuidos:

Pessoal.....	Rs.	64:629$000
Material.....	Rs.	338:255$532
Total da despeza.....	Rs.	402:884$532

Na Uzina de Gaz de Sabará foram tambem reparados os fornos e grelhas dos mesmos.

A producção de gaz foi de 24.960 m3,000 e o consumo foi de 6.203 m3,798, distribuidos por 656 carros de passageiros, 193 transportes de gaz e 213 locomotivas, que receberam, respectivamente, o total de 118 m3,418-6.023 m3,821 e 61 m3,559 de gaz.

O preço medio do metro de gaz, digo, o metro cubico de gaz, foi de Rs. 6$667 e a despeza com o pessoal e o material importou em Rs. 48:146$589, assim discriminados:

Pessoal.....	14:728$000
Material.....	33:418$589
Total da despeza.....	48:146$589

VII—Movimento

A falta de combustivel, prejudicou, em parte, a circulação dos trens, tendo a Directoria resolvido a supressão temporaria de alguns trens de suburbios, expressos, mixtos e de cargas, afim de evitar a paralisação completa do movimento.

Para attender ao transporte de gado destinado a «Exposição Nacional de Gado», realisada em 13 de Maio do corrente anno, foram facilitados despachos aos animaes apresentados a ultima hora, constante de bovinos, equinos, asisinos, caprinos e suinos, para os quaes a Commissão solicitava despachos, ora pessoalmente, ora pelo telephone.

Para o transporte desses animaes foram organisados diversos especiaes:

Para os festejos carnavalescos foram creadas diversas tabellas de trens de suburbios e de pequeno percurso para attender ao transporte de passageiros, que foi avultadissimo, sendo o seviço feito irreprehensivelmente.

Em obediencia a determinação do Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, foi restabelecida a circulação dos trens LP 1 nas terças, quintas e sabbados e o LP 2 nas segundas, quartas e sextas-feiras.

DESPEZA

A despeza com esta Divisão, inclusive 37:566$857 de fornecimentos a diversos e 7:332$228 com o pessoal em serviço da Repartição Geral dos Telegraphos, importou em 9.562:424$041, sendo 6.998:704$689 com pessoal e 2.563:719$352 com material.

Comparativamente a 1917, obtem-se :

Designação	1918		1917	
	VERBAS	%	VERBAS	%
Pessoal.....	6.998:704$689	73.20	7.069:595$451	74,60
Material	2.563:719$352	26.80	2.406:625$733	25,40
Totaes.....	9.562:424$041	100.00	9.476:221$184	100,00

Por especie de serviço, a verba de 1918 discrimina-se da fórma infra:

DESIGNAÇÕES	PESSOAL			MATERIAL			TOTAL			Total Geral
	1m,60	1m,00	Linha Auxiliar	1m,60	1m,00	Linha Auxiliar	1m,60	1m,00	Linha Auxiliar	
Escriptorio Central....	311:583$064	—	—	17:810$510	—	—	329:394$174	—	—	329:394$174
Inspectorias.....	881:620$196	66:503$902	53:797$901	1.304:240$738	12:883$533	3:637$240	2.185:860$934	79:342$625	57:435$141	2.322:638$700
Telegrapho, Estações...	1.241:486$032	184:522$571	94:016$387	60:875$326	20:700$626	11:584$585	1.305:361$358	205:223$197	105:600$972	1.616:185$527
Movimento.....	3.765:397$639	169:772$600	111:859$885	721:549$632	352:053$818	54:622$414	4.486:947$271	521:826$448	166:482$299	5.175:256$018
Eventuaes..... ..	115:143$822	—	—	3:805$800	—	—	118:949$622	—	—	118:949$622
Totaes.....	6.318:231$353	420:799$163	259:674$173	2.108:282$006	385:593$107	69:844$239	8.426:513$359	806:392$270	329:518$412	9.562:424$041

4ª DIVISÃO

LOCOMOÇÃO

QUARTA DIVISÃO

Locomoção

Em 31 de Dezembro de 1918, possuia a Estrada um total de 494 locomotivas, sendo 341 da bitola de 1,^{m}60 e 153 da bitola de 1,^{m}00.

Na mesma data, possuia, um total de 6.922 carros e vagões, sendo 5.163 da bitola de 1,^{m}60 e 1.759 da bitola de 1,^{m}00.

Durante o anno, o percurso total das locomotivas foi de 16.595.746 kilometros, dos quaes 12.229.643 na bitola de 1,^{m}60 e 4.366.103 na de 1,^{m}00.

Da comparação destes percursos com os do anno anterior resulta uma differença de 1.150.385 kilometros para menos na bitola de 1,^{m}60 e de 331.677 kilometros para mais na bitola de 1,^{m}00.

Durante o mesmo anno o percurso de vehiculos foi de 223.480.911 kilometro, sendo 180.687.042 kilometros na bitola de 1,^{m}60 e 42.793.869 na bitola de 1,^{m}00.

Comparando este resultado com o do anno anterior, nota-se uma differença de 27.213.932 kilometros para menos na bitola de 1,^{m}60 e de 4.660.704 para mais na bitola de 1,^{m}00.

All

An

In

An

Al

In

An

QUADRO DAS LOCOMOTIVAS existentes em 31 de Dezembro de 1918

BITOLA DE 1m.60

Procedencia	Fabricantes	Classes	Numeros e typos	Elementos do trabalho: Diametro dos Cylindros	Pesos em tonelladas metricas: Sobre as rodas motrizes	Totaes das locomotivas	Totaes das locomotivas em serviço	Observações
			MANOBRAS					
America do Norte..	Baldwin Locomotive Works	0.6.0	1 a 4	16	42.5	42.5	42.5	
Allemanha	Henschel & Sohn	0.6.0	20 a 21	17	48.0	48.0	70.0	
			MALLET					
	American Locomotive C.º	0.6.6	52 a 52	17 1/2 / 28	93.5	93.5	138	
	Baldwin Locomotive Works	0.6.6	55 a 56	18 / 28	94.2	94.2	135	
	American Locomotive C.º	0.8.0	70 a 88	20 / 32	126.8	126.8	173	
			AMERICAN					
	Baldwin Locomotive Works	4.4.0	109, 114, 117, 118, 121 e 122	17	22.8	40.5	57.0	A 121 Reconstruida.
		4.4.0	123, 125 a 127, 129 e 130	17	22.5	40.5	57.0	
		4.4.0	131 a 136	18	26.3	42.2	60.4	
		4.4.0	137 a 149	18	26.3	42.2	60.4	
		4.4.0	151 a 155	17 3/4	22.7	40.5	57.0	A 154 Em reconstrucção.
		4.4.0	171 a 190	17 3/4	26.8	46.5	60.5	
		4.4.0	200 a 218	18	28.8	45.5	72.4	
			TEN-WHEEL					
America do Norte	American Locomotive C.º	4.6.0	250 a 262	21 1/2	54.4	72.5	100	Vapor superaquecido.
		4.6.0	270 a 271	21 1/2	54.4	72.8	98	Vapor superaquecido.
		4.6.0	272 a 283	21 1/2	54.4	72.8	120	Carvão Pulverisado
		4.6.0	284	16 / 26	53.8	76.0	102	Balanced compound.
	Baldwin Locomotive Works	4.6.0	300 a 314	19	46.0	61.2	83.4	
		4.6.0	320 a 325	19	47.1	64.4	81.6	Vapor superaquecido
			PACIFIC					
		4.6.2	378 a 381, 392 e 393	21 1/2	54.9	80.6	108	Vapor superaquecido.
	American Locomotive C.º	4.6.2	382 a 391	21 1/2	52.7	90.8	117	
		4.6.2	394 a 398	21 1/2	54.4	72.9	140	
			MOGUL					
	Brooks Locomotive Works	2.6.0	400 a 416, 418 a 424	18	40.8	57.1	59.8	
	Baldwin Locomotive Works	2.6.0	427 a 428	18	30.8	36.3	54.0	
		2.6.0	439 a 440	19	37.8	46.7	78.0	
			PRAIRIE					
Allemanha	J. A. Maffei	2.6.2	450 a 465	23 5/8	54.0	69.0	105	Vapor Superaquecido.
			CONSOLIDATION					
America do Norte.	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	503	20	39.2	45.3	65.3	
		2.8.0	504, 506, 508 a 514	20	45.3	52.1	70.0	
		2.8.0	516 a 522	21	48.1	56.0	83.0	
		2.8.0	523 a 524	21	48.1	55.0	72.0	
		2.8.0	525 a 527	21	48.1	56.0	83.0	
		2.8.0	528 a 560	21	52.0	60.7	94.0	
Allemanha	Henschel & Sohn	2.8.0	561 a 562	21	58.0	65.8	78.0	
	A. Borsig	2.8.0	563 a 564	21	58.0	65.8	78.0	
	Hannoversche Gesellschaft	2.8.0	565 e 566, 568 a 572	21	53.1	60.8	93.0	
				21	56.3	65.4	82.0	Vapor superaquecido.
	American Locomotive C.º	2.8.0	667 a 669, 670 a 686	21	63.7	72.0	108.0	
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	671 a 685, 687 a 689	21 1/2	65.7	73.8	114.0	Vapor superaquecido.
		2.8.0	690 a 697	21 1/2	65.5	74.0	112.0	
	American Locomotive C.º	2.8.0	698 a 712					
America do Norte.			MASTODONTE					
	Brooks Locomotive Works	4.8.0	650 a 654, 656 a 660, 662 a 664	21	54	64.4	77.1	114
			TOTAL	340				

BITOLA DE 1m.00

Procedencia	Fabricantes	Classes	Numeros e typos	Elementos do trabalho: Diametro dos Cylindros	Pesos em tonelladas metricas: Sobre as rodas motrizes	Totaes das locomotivas	Totaes das locomotivas em serviço	Observações
			MANOBRAS					
America do Norte	Baldwin Locomotive Works	0.6.0	1	14	38	20.4	20.4	20.4
		2.4.0	2	14	37	11.2	17.5	17.5
		2.4.0	5	14	36 1/2	—	—	—
		0.4.0	10 a 13	15	36	19.1	19.1	34.0
		0.4.2	14	9	13 3/16	—	11.0	11.0
		2.4.2	15	10 9/16	18 41 3/25	—	11.0	14.0
		2.6.2	16	12 1/16	20 41 1/2	—	28.0	28.0
		2.4.0	20	14	35.0	11.8	14.5	25.0
			AMERICAN					
Inglaterra.	Hawthorn Ltd. New Castle	4.4.0	[illegible]	9	—	—	—	Adquirida c/a E. F. Banana
		4.4.0	25	13	49 1/4	16.9	26.6	49.0
		4.4.0	28	13	45	15.4	24.0	42.0
America do Norte	Baldwin Locomotive Works	4.4.0	31	13	45	14.9	23.0	42.0
		4.4.0	32	13	45	13.6	20.4	39.0
		4.4.0	33 a 39	14	45	16.3	24.9	45.0
		4.4.0	43	14	49 1/4	16.9	26.6	49.0
		4.4.0	44 e 45	14	49 1/4	16.3	24.9	48.0
America do Norte	Brooks Locomotive Works	4.4.0	54 a 58	14	46	25.0	33.4	60.0
			TEN-WHEEL					
	Baldwin Locomotive Works	4.6.0	56	16	46	24.9	33.1	67.1
		4.6.0	62	16	46	24.9	33.1	67.1
		4.6.0	67	15	44	23.7	35.2	67.1
		4.6.0	80	—	—	—	—	Em reconstrucção
	American Locomotive C.º	4.6.0	85	16	48	23.7	30.8	55.1
	Baldwin Locomotive Works	4.6.0	90	16	41 3/4	23.8	32.0	68.4
Allemanha	Hannoversche Gesellschaft	4.6.0	99 a 100	16	48	34.2	[illegible]	66.4
			MOGUL					
		2.6.0	101	—	—	—	—	Adquirida c/a E. F. Banana
		2.6.0	102, 103, 105 a 107	14	4	17.1	27.1	41.0
		2.6.0	104	14	7	14.9	18.1	31.0
		2.6.0	110	14	42	—	30.0	—
America do Norte	Baldwin Locomotive Works	2.6.0	111	14	42	—	30.0	—
		2.6.0	112	16	39	—	—	—
Inglaterra	Beyer Peacock C.º Ltd							
			CONSOLIDATION					
		2.8.0	121	14	1[illegible]	19.9	23.9	42.0
		2.8.0	122, 129 a 134, 137, 140, 14[illegible]	16	1[illegible]	25.9	31.9	50.0
		2.8.0	135	16	37	25.9	30.9	50.0
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	136, 138, 139, 141, [illegible]	16	37	25.7	32.7	50.0 A 136 em reconstrucção
		2.8.0	142 a 150, 170 a 1[illegible]	16	2[illegible]	35.3	42.2	71.2 Vapor superaquecido
America do Norte	American Locomotive C.º	2.8.0	157 a 1[illegible]	16	3[illegible]	35.3	41.1	70.7
		2.8.0	1[illegible]	16	3[illegible]	4[illegible]	4[illegible]	70.7 Vapor superaquecido
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	1[illegible]	16	3[illegible]	4[illegible]	3[illegible]	84.7
		2.8.0	1[illegible]	17	[illegible]	—	—	—
Allemanha	Berliner Gesellschaft	2.8.0	2[illegible] a 2[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—
Inglaterra	Hawthorn Leslie C.º Ltd	2.8.0	2[illegible]	16	3[illegible]	12.4	34.0	34.0
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	270, 271					
			MASTODONTE					
	Brooks Locomotive Works	4.8.0	180, 181, 185 a 188, 190, 192, 194	19	39	44.5	55.3	
America do Norte			MA[illegible]	16				
		2.6.6	[illegible]	25	41 3/4	61.0	72.2	102.5 Vapor superaquecido.
				14 1/2	41	[illegible]	50.0	

	American Locomotive C.º	0.8.8.0	70 a 88			16	220	25	26	50 1/2	94.2	94.2	133		
								30							
								28	26	50 1/2	126.8	130.8	173		
				AMERICAN											
			114, 117, 118, 121 a 123				130	17	24	60	22.8	36.8	57.0	A 121 Em reconstrução.	
			125 a 127, 129 a 130				140	17	24	60	22.8	36.8	57		
			a 140				140	18	24	67	26.3	42.2	69.4		
			a 149				150	18	24	68	26.3	42.3	69.6		
	Baldwin Locomotive Works		a 155				150	17 3/4	24	62	22.8	36.7	57.0	A 154 Em reconstrucção.	
							140	17 3/4	24	62	26.8	40.3	60		
			a 218				180	18	24	67	28.8	45.2	72.4		
				TEN-WHEEL											
America do Norte		4.6.0	250 a 262			13	1[illegible]	21 1/2	28	68	54.4	72.5	100	Vapor superaquecido.	
	American Locomotive C.º							21 1/2	28	68	54.4	72.8	98	Vapor superaquecido.	
						12		21 1/2	28	68	54.4	72.8	120	Carvão Pulverisado.	
							200	16	26						
								20			53.8			Balanced compound	
	Baldwin Locomotive Work	4.6.0	300 a 314				180	19	20		46.0	61.2	78.4		
		4.6.0	320 a [illegible]				160	19	20	68	47.1	64.4	[illegible]	Vapor superaquecido	
				PACIFIC											
		4.6.2	348 a [illegible] a 393				1[illegible]	21 1/2	28	68	54.9	80.6	105	Vapor superaquecido.	
	American Locomotive C.º	4.6.2	382 a 391			10	17[illegible]	21 1/2	28	68	52.7	80.8	127		
		4.6.2	394 a 399				1[illegible]	21 1/2	28	68	54.4	82.9	140		
				MOGUL											
	Brooks Locomotive Works	2.6.0	400 a 410, 415 a 424				1[illegible]	18	24	62	40.8	57.1	89.8		
	Baldwin Locomotive Works	2.6.0	[illegible] a 435				130	18	24	[illegible]	30.3	36.3	54.[illegible]		
		2.6.0	[illegible] a 440				150	19	24	56	37.8	46.7	75.6		
				PRAIRIE											
Allemanha	J. A. Maffei	2.6.0	450 a 465				1[illegible]	23 5/8	26	67	54.0	60.0	10[illegible]	Vapor Superaquecido.	
				CONSOLIDATION											
		2.8.0	[illegible]				130	20	24	50 1/2	50.0	45.3	65.2		
America do Norte	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	500, 508 a 514				150	20	24	50 1/2	4[illegible]	52.1	70.[illegible]		
		2.8.0	515 a 523				150	21	24	50 1/2	45.1	56.6	83.[illegible]		
		2.8.0	524				150	21	24	50 1/2	45.1	55.0	82.[illegible]		
		2.8.0	527				150	21	24	50 1/2	45.1	56.6	83		
		2.8.0	528 a 560				150	21	24	50 1/2	52.9	60.7	93.[illegible]		
Allemanha	Henschel & Sohn	2.8.0	561 a 562				150	21	24	50 1/2	45.1	61.8	98.[illegible]		
	A. [illegible]	2.8.0	563 a 561				150	21	24	50 1/2	45.1	63.8	98.[illegible]		
	Hannoversche Gesellschaft	2.8.0	566, 568 a 57[illegible]				150	21	24	50 1/2	52.1	60.8	93.[illegible]		
	American Locomotive C.º	2.8.0	57[illegible], 57[illegible] a [illegible]				1[illegible]	22	24	50 1/2	54.4	65.4	82.[illegible]	Vapor superaquecido.	
America do Norte	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	583, 587 a 589			10	1[illegible]	24	26	[illegible]	63.[illegible]	72.[illegible]	108.0		
		2.8.0	597				1[illegible]	21 1/2	26	[illegible]	63.[illegible]	73.0	114.0	Vapor superaquecido.	
		2.8.0	598 a 712			1[illegible]	1[illegible]	21 1/2	26	[illegible]	63.[illegible]	74.0	118.0		
				MASTODONTE											
	Brooks Locomotive Works	4.8.0	[illegible] a 654, 656 a 660				1[illegible]	25	26	54	64.4	77.1	118		
			662 a 664												
				TOTAL											

BITOLA DE 1m,00

				MANCHA											
							140	15	18	35	20.4	20.4	20.4		
							1[illegible]	[illegible]	16	[illegible]	11.2	17.3	17.5		
							1[illegible]	[illegible]	16	36 1/2			—		
America do Norte	Baldwin Locomotive Works		a 13				1[illegible]	6	18	36	19.1	19.1	33.0		
							1[illegible]	[illegible]	1[illegible]	[illegible]		11.0	11.0		
							1[illegible]	[illegible]	18	41 1/2		11.9	14.0		
							1[illegible]	12 1/10	20	41 1/2	—	2[illegible]	24.0		
							1[illegible]	11	16	[illegible]	11.8	14.5	26.0		
				AMERICAN											
Inglaterra	Hawthorn Engs New Castle						—	9	—		—	—	—	Adquerida c/a R. F. Banaual	
							1[illegible]	1[illegible]	20	49 1/4	16.9	26.6	40.0		
							1[illegible]	13	18	45	15.4	24.0	42.0	Emprestada ao Ministerio da Guerra.	
							1[illegible]	13	18	45	14.9	24.9	42.0		
	Baldwin Locomotive Works						1[illegible]	13	18	45	13.6	20.4	29.0	Emprestada ao Ministerio da Guerra.	
			a 39				1[illegible]	14	18	45	16.3	24.9	43.0	A 38 emprestada ao Ministerio da Guerra.	
							1[illegible]	14	20	49 1/4	16.2	26.6	40.0		
							1[illegible]	14	20	49 1/4	16.2	24.9	48.0		
America do Norte	Brooks Locomotive Works		a 58			5	1[illegible]	14	1	46	23.6	35.0	60.0		
				TEN-WHEEL											
							1[illegible]	16	[illegible]	46	24.9	[illegible]	[illegible]		
	Baldwin Locomotive Works		63				1[illegible]	16	[illegible]	45	[illegible]	34.[illegible]	[illegible]		
			67				1[illegible]	16	[illegible]	45	[illegible]	35.[illegible]	67.1		
														Em reconstrução	
	American Locomotive C.º	4.6.0	85				1[illegible]	16	[illegible]	45	24.1	30.8	55.1		
	Baldwin Locomotive Works	4.6.0	91				1[illegible]	16	20	41 3/4	2[illegible]	3[illegible]	58.4		
Allemanha	Hannoversche Gesellschaft	4.6.0	[illegible] a [illegible]				1[illegible]	16	20	45	[illegible]	38.1	68.4		
				MOGUL											
													—	Adquerida c/a E. F. Banaual.	
		3.6.0	100 a 101				140	13	[illegible]	40	15.1	22.7	41.0		
America do Norte	Baldwin Locomotive Works	3.6.0	102, 106 a 107				1[illegible]	11	1[illegible]	37	14.9	18.1	34.0		
		3.6.0	104				1[illegible]	13	1[illegible]	40	[illegible]	1[illegible]	—		
		3.6.0	110				140	14	18	42	—	20.1	—		
		3.6.0	111						1						
Inglaterra	Beyer Peacock C.º Ld.	3.6.0	112				130	16	20	39	—	—	—		
				CONSOLIDATION											
		2.8.0	121				150	14	18	37	19.9	23.5	42.0		
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	122, 123, 125 a 134, 137, 140, [illegible]			15	150	16	20	37	25.3	33.5	50.0		
		2.8.0	124			1	150	16	20	37	25.3	30.[illegible]	50.0		
		2.8.0	135, 138, 139, 141, [illegible]			5	150	16	20	37	25.1	32.7	56.0	A 136 em reconstrução.	
America do Norte	American Locomotive C.º	2.8.0	143 a 150, 170 a 179			18	160	17	20	37	33.3	4[illegible]	71.[illegible]	Vapor superaquecido	
		2.8.0	151 a 1[illegible]			2	170	16	20	37	[illegible]	43.1	70.[illegible]		
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	[illegible]			2	170	16	20	37	33.8	43.1	70.[illegible]	Vapor superaquecido	
		2.8.0	[illegible]			17	170	17	22	42	4[illegible]	32.[illegible]	54.[illegible]		
Allemanha	Berliner Gesellschaft	2.8.0	221 a 224			4	1[illegible]	17	20	50 1/2	—	—			
Inglaterra	Hawthorn Leslie C.º Ld.	2.8.0	250				1[illegible]	16	20	37 1/2	—				
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	270, 271				1[illegible]	16	20	42	30.4	54.0	54.[illegible]		
				MASTODONTE											
	Brooks Locomotive Works	4.8.0	1[illegible], 181, 186 a 188, 18[illegible], 1[illegible], 190, 192 a 194			11	170	16	[illegible]	70	30.[illegible]	44.5	75.3		
America do Norte				MALLET											
		2.6.6.2	300			1	200	16 / 25	20	41 3/4	65.0	73.[illegible]	109.0	Vapor superaquecido.	
	Baldwin Locomotive Works	2.6.6.2	301 a 302			2	200	14 1/2 / 27	20	41	69.9	80.6	[illegible]		
				TOTAL		7									

Material rodante e de tracção

LOCOMOTIVAS

O quadro annexo dá a existencia das locomotivas, classificadas pelos respectivos typos e elementos de tracção.

O estado dessas locomotivas em 31 de Dezembro de 1918, era o seguinte:

a)—Bitola de 1m,60

Depositos e Officinas	Bom	Regular	Máu	Em reparação	Em Reconstrucção	Encostadas	TOTAES
São Diogo	72	31	—	10	—	—	113
Barra	43	6	—	2	—	—	51
Entre Rios	17	12	—	2	—	—	31
Palmyra	31	4	3	5	—	—	43
Lafayette	5	3	1	1	—	—	10
Cachoeira	17	17	—	1	—	—	35
Norte	29	5	—	10	—	—	44
Engenho de Dentro	—	1	1	11	1	—	14
Totaes	214	79	5	42	1	—	341

b)—Bitola de 1m,00

Depositos e Officinas	Bom	Regular	Máu	Em reparação	Em Reconstrucção.	Encostadas	TOTAES
Lafayette	34	4	—	3	1	—	42
Sete Lagôas	21	14	—	2	—	—	37
Portella	23	11	2	5	—	—	41
Valença	14	3	—	4	—	—	21
Palmyra	3	—	—	1	—	—	4
Norte	—	—	—	1	1	—	2
Totaes	95	32	2	16	2	—	147

OBSERVAÇÕES:

Foram adquiridas 5 locomotivas, sendo 2 Baldwin, de ns. 159 e 160 e 3 com a Estrada de Ferro Bananal. ultimamente incorporada á Central, as quaes receberam os ns. 24, 100 e 101.

Não estão incluidas neste quadro as locomotivas de ns. 28, 32 e 38 emprestadas ao Ministerio da Guerra; bem como as adquiridas com a Bananal.

Estado das locomotivas em 31 de Dezembro dos ultimos cinco annos

a)—**Bitola de 1m,60**

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS						TOTAES	ALTERAÇÃO NO STOCK			
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Em Reconstrucção	Encostadas		Acquisição	Em Reconstrucção	Reconstruidas	Baixas
1914	141	100	38	37	—	—	316	—	—	—	6
1915	185	75	14	35	—	—	306	6	—	—	16
1916	203	81	4	33	—	1	322	18	—	—	2
1917	197	90	7	39	3	3	339	14	3	—	1
1918	214	79	5	42	1	—	341	—	1	1	—

b)—**Bitola de 1m,00**

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS						TOTAES	ALTERAÇÃO NO STOCK			
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Em Reconstrucção	Encostadas		Acquisição	Em Reconstrucção	Reconstruidas	Baixas
1914	56	33	37	18	—	—	144	13	—	—	4
1915	74	31	12	19	—	—	141	4	—	—	7
1916	86	32	4	18	—	—	140	1	—	—	2
1917	74	50	2	14	—	2	142	2	—	—	—
1918	95	32	2	16	2	—	147	2	2	1	—

Locomotivas existentes em 31 de Dezembro de 1918, discriminadas as datas de suas acquisições e os respectivos serviços.

a)—Bitola de 1m,60

DATA DA ACQUISIÇÃO (ANNOS)	Tempo de serviço (annos)	LOCOMOTIVAS PARA TRENS DE: MANOBRAS		PASSAGEIROS		MIXTOS		CARGAS		TOTAES
		Quantidade	Numeros	Quantidade	Numeros	Quantidade	Numeros	Quantidade	Numeros	
1873	46	—	—	—		2	427 e 428	—		2
1876	43	—	—	1	109	—		—		1
1877	42	—	—	2	154 e 155	—		1	503	3
1881	38	—	—	3	151 a 153	—		—		3
1883	36	—	—	1	114	—		—		1
1888	31	—	—	—		—		3	509 a 511	3
1889	30	—	—	2	121 e 122	—		5	505 506 512 a 514	7
1891	28	—	—	19	117, 118, 133 a 149	2	439 e 440	6	508, 520 a 524	27
1892	27	—	—	6	123, 125 a 127, 129 e 130	—		—		6
1893	26	—	—	20	171 a 190	—		5	515 a 519	25
1894	25	—	—	—		15	400 a 414	16	525 a 527, 650 a 654, 656 a 660, 662 a 664	31
1895	24	—	—	—		9	415, 416, 418 a 424	—		9
1897	22	—	—	8	200 a 207	—		16	535 a 550	24
1902	17	2	1 e 2	4	300 a 303	—		—		6
1905	14	—	—	2	304 e 305	—		4	671 a 673 e 689	6
1906	13	—	—	9	306 a 314	—		8	674 a 679, 687 e 688	17
1907	12	2	3 e 4	3	250, 251 e 299	—		12	50 a 52, 532 a 534, 680 a 683, 690 e 691	17
1908	11	—	—	10	208 a 213, 252 a 255	—		6	528 a 531, 551 e 552	16
1909	10	2	20 e 21	12	214 a 218, 256, 320 a 325	—		10	553 a 560, 692 e 693	24
1910	9	—	—	10	257 a 262, 380 a 383			8	561 a 568	18
1911	8	—	—	—		—		13	53 a 55, 70 a 79	13
1912	7	—	—	12	378, 379, 384 a 393	—		10	80 a 85, 694 a 697	22
1913	6	—	—	2	330 e 331	16	450 a 465	4	569 a 572	22
1915	4	—	—	3	394 a 396	—		3	573 a 575	6
1916	3	—	—	—		—		18	86 a 88, 698 a 712	18
1917	2	—	—	14	272 a 283, 397 e 398	—		—		14
1918	—	—	—	—		—		—		—
Totaes	—	6	—	143	—	44	—	148	—	341

b)—Bitola de 1m,00

1877	42	—	—	—		1	110	—		1
1883	36	—	—	1	24	—		—		1
1887	32	1	14	1	32	1	111	1	124	4
1888	31	—	—	—		1	101	—		1
1889	30	—	—	1	28	1	100	4	125 a 128	6
1891	28	1	1	3	34, 44 e 45	1	104	3	122, 123, 129	8
1892	27	—	—	1	31	3	102, 106, 107	2	130 e 131	6
1893	26	2	10, 11	8	25, 33 a 35, 37 a 39, 43	—		8	121, 132 a 134, 136, 137, 140, 142	18
1894	25	5	12, 13 15, 16 20	—		—		14	135, 138, 139, 180, 181, 183 a 185, 187, 188, 190, 192 a 194	19
1895	24	—	—	5	54 a 58	—		—		5
1896	23	—	—	6	60 a 65	—		1	141	7
1898	21	—	—	4	66 a 69	—		—		4
1900	19	—	—	—		1	112	—		1
1910	9	1	2	8	70 a 77	—		4	143 a 146	13
1911	8	—	—	2	90 e 91	—		8	147 a 154	10
1912	7	—	—	2	98 e 99	—		15	155 a 158, 200 a 208, 270 e 271	17
1913	6	—	—	2	96 e 97	—		18	170 a 179, 221 a 224, 250, 300 a 302	20
1914	5	—	—	6	80 a 85	—		—		6
1917	2	—	—	—		—		2	209 e 210	2
1918	1	—	—	—		—		2	159 e 160	2
	—	1	5	1	79	—		—		2
Totaes	—	11	—	51	—	9	—	82	—	153

Observações: — Foram reconstruidas durante o anno as locomotivas n.os 121, 324, 651 e 659, e estava em reconstrucção a 154, as quaes haviam soffrido baixa anteriormente.

Foi reconstruida a locomotiva n. 188 e estavam em reconstrucção as de n.os 79 e 136.

O tempo de serviço da loc. n. 5, provinda da Cia. Valenciana em 1911, não foi ainda apurado, parecendo entretanto ter mais de 25 annos.

COMBUSTIVEL EMPREGADO NAS LOCOMOTIVAS

As locomotivas consumiram carvão, lenha e oleo combustivel, sendo que o carvão pulverisado e a lenha o foram em maior escala que no anno anterior, no qual consumiram entretanto menor quantidade de oleo combustivel, conforme se vê dos quadros relativos ao consumo.

Pelo quadro seguinte verifica-se que em 31 de Dezembro, a Estrada possuia 291 locomotivas preparadas para o consumo de lenha, 184 para carvão, 4 para oleo e 12 para carvão pulverizado.

Quadro discriminativo dos typos, quantidades de locomotivas existentes em 31 de Dezembro de 1918, e natureza do combustivel utilisado.

a) — **Bitola de 1m,60**

TYPOS	Carvão	Carvão pulverisado	Lenha	Oleo	Totaes
Manobras	5	—	1	—	6
Mallet	14	—	10	1	25
American	43	—	30	—	73
Ten-Wheel	5	12	32	—	49
Pacific	15	—	6	—	21
Mogul	25	—	3	—	28
Prairie	14	—	—	2	16
Consolidation	42	—	67	1	110
Mastodonte	4	—	9	—	13
Totaes	167	12	158	4	341

b) — **Bitola de 1m,00** (*)

TYPOS	Carvão	Lenha	Totaes
Manobras	—	11	11
American	5	14	19
Ten-Wheel	6	25	31
Mogul	—	7	7
Consolidation	3	65	68
Mastodonte	—	11	11
Mallet	3	—	3
Totaes	17	133	150

OBSERVAÇÕES:—Não estão incluidas as 3 da ex-Bananal.

CARROS E

Bitola de

Existencia em 31 de

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO
Carros especiaes	Estado	Carro do Estado
	A.	Administração, Inspecção e Pagador
Carros para viajantes	B.	1ª classe (typo Americano)
	BD.	1ª e 2ª classe (Mixtos)
	BS.	Carro salão e dormitorio
	C	1ª classe (typo Belga)
	D.	2ª » (» Americano)
	E	2ª » (» Belga)
	RT	Carro restaurant
Carros dormitorios	CM	Carro salão e dormitorio (Mixtos)
	DM	» dormitorio
Carros para enfermos	EE	Carro para transporte de enfermos
Carros para bagagem e chefe de trem e correio	F	Carro para bagagem de suburbios
	FF	» » » e chefe de trem
	FS	» » correio de suburbios
	R	» » » (typo Americano)
	S	» » » (» Inglez)
Carros funebres	X.	Carro para transporte de cadaveres 1ª classe
	Z	» » » » » 2ª classe
Vagões para animaes	GH	Vagão para transporte animaes de luxo
	H	» » » gado vaccum em pé
	HJ	» » » lanigeros
	JJ	» » » gado suino
Vagões para transporte de carnes	K	Vagão para transporte carnes verdes
	KF	» » » congeladas
Vagões para transporte de mercadorias e materiaes diversos	FC	Vagão para transporte carvão
	FP	» » » fructas e peixes
	FV	» » » leite
	L	» » » inflammaveis
	LE	» » » pedra britada
	M	» » » rodeiros
	N	» » » minerio
	NA	» » » »
	NB	» » » »
	NL	» » » »
	OO	» » » carvão
	OT	» » » »
	P	» » » lastro
	O	» » » mercadorias
	OL	» » » inflammaveis
	OM	» » » material const.
	T	» » » trilhos e materiaes
	TA	» » » » » »
	TB	» » » » » »
	TG	» » » gaz
	V	» » » mercadorias
	VA	» » » »
	VB	» » » »
	VM	» » » »
	Dº Lastro	Dormitorio do pessoal do Lastro
		Total

VAGÕES

1m,60

Dezembro de 1918

Quantidade	LOTAÇÃO	PESO MORTO	N. de rodas
1	—	38.000 kilogrammos	12
19	—	17 a 46.000 »	8 e 12
196	48 a 62 passageiros	19.000 kilogrammos	8
26	56 »	18.000 »	8
10	30 a 32 »	45 e 46.000 »	8 e 12
1	22 »	8.000 »	4
215	58 a 96 »	18.000 »	8
1	50 »	7.000 »	4
11	36 a 40 »	45 e 46.000 »	8
5	12 leitos e 22 passageiros	22.000 kilogrammos	8
33	14 à 16 passageiros e 12 a 20 leitos	22, 48 e 49.000 »	8 e 12
2	1 enfermo	7.000 kilogrammos	4
1	10.000 kilogrammos	7.000 »	4
25	8.000 »	18.500 »	8
20	10.000 »	8.000 »	8
21	3.000 »	20.000 »	8
1	9.000 »	7.000 »	4
5	1 cadaver	7 a 21.500 kilogrammos	4 e 8
6	1 »	7 a 8.000 »	4 e 8
5	6 animaes	17.000 kilogrammos	8
561	16 bovinos	14.000 »	8
18	8 bovinos, 16 suinos	11.000 »	8
7	40 suinos	8.000 »	8
80	10.000 kilogrammos	15.000 kilogrammos	8
97	20.000 »	14.500 »	8
12	20.000 kilogrammos	15.000 kilogrammos	8
3	20.000 »	12.500 »	8
21	12.000 »	18.500 »	8
2	8.000 »	6.000 »	4
20	45.000 »	18.000 »	8
13	8.000 »	5.000 »	4
34	45.000 »	19.000 »	8
249	45.000 »	19.500 »	8
30	40.000 »	19.000 »	8
626	30 45 e 40.000 »	15, 16 e 16.500 »	8
182	30.000 »	12.500 »	8
223	20.000 »	12.500 »	8
7	8.000 »	5.000 »	4
172	10 e 12.000 »	6 e 7.500 »	4
67	12.000 »	8.500 »	4
80	10.000 »	6.000 »	4
493	20.000 »	12.500 »	8
1	30.000 »	12.500 »	8
9	30.000 »	12.500 »	8
11	7 m 3 »	12.500 »	8
597	20.000 »	12.500 »	8
445	45.000 »	19.000 »	8
193	40.000 »	16.000 »	8
297	40.000 »	18.500 »	8
6	20.000 kilogrammos	18.500 kilogrammos	8
5.163			

MOVIMENTO GERAL DE CARROS E VAGÕES

Bitola de 1.m60

Series	N. MAIS ALTO DA SERIE	Existencia: Offs. do E. de Dentro	Existencia: Offs. do Dep. de Norte	Existencia: Total 31-12-917	Existencia: Total 31-12-918	DIFFERENÇA	Alterações no stock: Novos	Alterações no stock: Transformados	Alterações no stock: Baixas	Offs. do E. Dentro: Reparados	Offs. do E. Dentro: Reparações correspondentes	Deposito do Norte: Reparados	Deposito do Norte: Reparações correspondentes	Observações
Estado	S/N	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1	—	—	
A	19	—	—	19	19	—	—	—	—	12	16	2	2	
B	215	17	2	196	196	—	—	—	—	100	103	30	35	
BD	27	2	—	26	26	—	—	—	—	4	4	2	2	
BS	10	—	2	10	10	—	—	—	—	6	6	2	2	
C	25	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
CM	5	—	—	5	5	—	—	—	—	2	2	—	—	
D	224	18	2	196	215	+20	21	—	1	109	110	25	32	Fornecidos por Trajano de Medeiros & Comp.
DM	42	1	—	33	33	—	—	—	—	18	22	11	13	
E	46	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
EE	2	1	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	
F	10	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
FC	12	—	—	12	12	—	—	—	—	2	2	—	—	
FF	25	—	—	21	25	+4	6	—	2	6	6	10	11	Fornecidos por Trajano de Medeiros & Comp.
FP	3	—	—	3	3	—	—	—	—	1	1	—	—	
FS	20	3	—	20	20	—	—	—	—	18	19	—	—	
FV	101	—	—	22	21	—1	—	—	1	2	3	2	2	
GH	9	—	—	5	5	—	—	—	—	3	5	—	—	
H	700	5	4	565	561	—4	—	—	4	120	124	89	90	
HJ	19	—	—	18	18	—	—	—	—	7	8	—	—	
JJ	7	—	—	7	7	—	—	—	—	—	—	1	1	
K	148	1	—	80	80	—	—	—	—	17	17	—	—	
KF	97	—	—	97	97	—	—	—	—	28	28	—	—	
L	11	—	—	12	2	—10	—	—	10	—	—	—	—	
LE	20	—	—	20	20	—	—	—	—	3	3	—	—	
M	33	5	—	13	13	—	—	—	—	—	—	1	1	
N	35	—	—	34	34	—	—	—	—	16	19	—	—	
NA	250	3	—	240	240	—	—	—	—	73	84	1	1	
NB	30	7	—	30	30	—	—	—	—	9	10	1	1	41 transformados, da serie TB, 6 da serie VB e 1 com baixa. — (No Engenho de Dentro).

NL	848	28	—	578	626	+48	—	—	—	264	333	12	13	
OO	300	41	—	182	182	—	—	—	—	20	24	5	5	
OT	250	15	1	224	223	—1	—	—	1	52	62	10	11	
P	106	—	—	7	7	—	—	—	—	—	—	—	—	
Q	1.216	32	2	213	172	—11	—	—	41	60	64	18	18	
QL	70	9	—	68	67	—1	—	—	1	41	42	7	7	
QM	80	—	—	80	80	—	—	—	—	—	—	6	6	
R	24	2	—	18	24	+6	6	—	—	4	4	11	12	Fornecidos por Trajano de Medeiros & Comp.
RT	11	1	—	11	11	—	—	—	—	7	10	—	—	
S	7	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
T	550	102	1	498	493	—5	—	—	5	197	255	45	49	
TA	1	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
TB	50	1	—	50	9	—41	—	41	—	1	1	—	—	Transformados para serie NL.
TG	12	1	—	11	11	—	—	—	—	7	9	—	—	
V	925	61	—	608	597	—11	(*) 11	—	22	122	138	29	29	(*) Aproveitados depois de terem tido baixa.
VA	599	37	3	449	445	—4	—	—	4	99	104	89	89	
VB	250	23	1	199	193	—6	—	6	—	54	55	56	58	Transformados para serie NL no Eng. de Dentro.
VM	300	2	1	299	297	—2	—	—	2	89	94	41	42	
X	5	—	—	3	5	+2	2	—	—	—	—	1	1	Fornecidos por Trajano de Medeiros & Comp.
Z	6	1	—	2	6	+4	4	—	—	—	—	—	—	» » » » » » »
Do Lastro	6	—	—	6	6	—	—	—	—	2	2	—	—	
Totaes		423	19	5.206	5.163	—43	50	47	94	1.576	1.790	514	540	

Relação dos reparados durante o anno para o total dos carros 40, 5 %.

Relação das reparações para o mesmo total 45, 1 %.

Pelos Srs. Trajano de Medeiros & Comp. foram reparados 10 carros serie B, 1 BD, 18 D, 51 H, 81 NL e 34 OO, isto é, um total de 195.

CARROS E

Existencia em 31

Bitola

SERIES	CLASSIFICAÇÃO	Quantidade
Estado	Carro de Estado	1
a	Administração, Inspecção etc	18
b	1ª classe, passageiros	77
bd	1ª e 2ª classe, passageiros (mixtos)	29
d	2ª classe, passageiros	69
dl	Dormitorio do pessoal do lastro	2
ee	Carro para transportes de enfermos	3
ff	Carro correio, bagagem e chefe de trem	21
fv	Vagão para transporte de leite	3
gh	» » » » animaes	3
h	» » » » gado vaccum em pé	97
hj	» » » » » lanigero	8
l	» » » » inflammaveis	5
n	» » » » inferro	9
na	» » » » »	49
nb	» » » » »	50
nm	» » » » »	243
oo	» » » » carvão	10
ot	» » » » »	243
rt	Carro Restaurante	2
t	Vagão para transporte de madeiras, trilhos etc	213
ta	» » » » » » »	15
tg	» » » » gaz	6
v	» » » » mercadorias	315
va	» » » » »	45
vb	» » » » »	50
vm	» » » » »	166
x	Carro funebre	3
Socc	» soccorro	4
	TOTAL	1759

(*) Não estão incluidos 6 carros diversos que foram adquiridos com a E. F. Banabal.

VAGÕES

de Dezembro de 1918

de 1m,00

LOTAÇÃO	PESO MORTO (TON.)	N. DE RODAS
5 poltronas e 4 cadeiras	16	8
diversos typos	16	8
40 a 48 passageiros	12 e 20	8
48 »	12	8
50 »	12 e 20	8
17 leitos	12	8
1 enfermo	13,5	8
3.000 kilos	12	8
20.000 »	10	8
6 animaes de sella	12	8
10, 12, e 20.000 kilos	8 a 13	8
10.000 »	8	18
10.000 »	9	8
40.000 »	17	12
22.000 »	10	8
22.000 »	9	8
22.000 »	9	8
25.000 »	9	8
10, 12 e 22.000 »	7, 8 e 10	8
2.000 »	23	8
10, 12 e 22.000 »	6, 8 e 9	8
20.000 »	9	8
9.000 »	7	8
12, 20 e 22.000 »	9 a 11	8
20.000 »	12	8
20.000 »	12	8
22.000 »	11	8
1 Cadaver	8	8
	9	8

Quantidades e capacidades totaes disponiveis em 31 de Dezembro de 1918

a)—Bitola de 1m,60

DESIGNAÇÃO	1917		1918		Differença entre 1917 e 1918	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiaes	20	—	20	—		—
» de viajantes e dormitorios	478	V 31.178	500	V 32.720	+ 22	V + 1.542
» correio, chefe de trem e bagagem	61	T 434	71	T 484	+ 10	T + 50
Vagões para transporte de animaes	595	A 9.417	591	A 9.383	— 4	A — 34
» abertos para materiaes	1.898	T 60.030	1.899	T 60.060	+ 1	T + 30
» fechados para mercadorias	2.130	T 59.496	2.054	T 58.262	— 76	T — 1.234
» e carros diversos	24	—	28	—	+ 4	
Totaes	5.206	—	5.163	—	— 43	—

b)—Bitola de 1m,00

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE	LOTAÇÃO
Carros especiaes	19	—
» de viajantes e dormitorios	179	V 8.176
» correio, chefe de trem e bagagem	21	T 63
Vagões para transporte de animaes	108	A 1.517
» abertos para transporte de materiaes	832	T 16.460
» fechados para transporte de mercadorias	584	T 10.372
» e carros diversos	16	—
TOTAL	1.759	

Movimento geral de carros e vagões

Bitola de 1m,00

SÉRIES	N. mais alto da serie	EXISTENCIA				Linha Auxiliar		Lafayette Sete Lagoas		Palmyra	
		Nas officinas			Total						
		Linha Auxiliar	Lafayette e Sete Lagoas	Palmyra	31—12—1918	Reparados	Reparações correspondentes	Reparados	Reparações correspondentes	Reparados	Reparações correspondentes
Estado	s/n.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
a	19	1	—	—	18	5	5	9	12	—	—
b	82	5	1	—	77	25	42	22	36	—	—
bd	31	1	1	—	29	10	14	11	11	—	—
d	78	3	1	1	69	34	50	16	18	—	—
dl	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
ee	3	—	—	—	3	—	—	1	1	—	—
ff	25	1	—	—	21	6	11	13	23	—	—
fv	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
gh	3	—	—	—	3	—	—	1	1	—	—
h	119	4	6	—	97	14	21	—	—	1	1
hj	10	—	—	—	8	4	5	57	66	—	—
l	5	—	1	—	5	—	—	1	1	—	—
n	9	—	3	—	9	—	—	4	4	—	—
na	50	5	3	—	49	6	6	10	16	—	—
nb	50	—	1	—	50	—	—	12	12	—	—
nm	280	2	2	—	243	20	22	40	49	—	—
oo	12	—	—	—	10	—	—	7	7	—	—
ot	282	1	—	1	243	28	41	26	29	7	10
rt	2	—	1	—	2	—	—	2	2	—	—
t	249	3	4	2	213	23	25	32	40	3	3
ta	16	—	—	—	15	—	—	2	2	—	—
tg	6	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—
v	470	15	6	3	315	25	30	51	68	1	4
va	50	1	1	—	45	—	—	9	9	—	—
vb	50	—	1	—	50	—	—	25	28	—	—
vm	180	5	4	—	166	37	53	23	23	—	—
x	3	—	—	—	3	—	—	1	1	—	—
Soccorro	4	—	—	—	4	—	—	2	2	—	—
Total	—	47	36	7	1.759	237	325	377	461	12	18

Relação dos reparados durante o anno para total dos carros 35,5 %.

Relação das reparações para o mesmo total 45,7 %.

SERVIÇO DE TRACÇÃO

Percurso das locomotivas

Considerando as locomotivas pelo serviço de Trafego, Manobras e Lastros, verifica-se, em 1918, o seguinte resultado:

DESIGNAÇÃO	1918 LINHAS DA BITOLA DE:		PERCURSOS TOTAES
	1m,60	1m,00	
Trafego	10.318.419	3.338.610	13.657.029
Manobras	1.302.171	404.654	1.706.825
Lastros	609.053	622.839	1.231.892
Totaes	12.229.643	4.366.103	16.595.746

Da comparação dos percursos nesse anno com os do anno anterior, resulta o que segue, no quadro abaixo:

DESIGNAÇÃO	NAS LINHAS DA BITOLA DE:					
	1m,60 PERCURSOS		DIFFERENÇA RELATIVA a 1918	1m,00 PERCURSOS		DIFFERENÇA RELATIVA a 1918
	1917	1918		1917	1918	
Trafego	11.575.477	10.318.419	— 1.257.058	3.193.869	3.338.610	+ 144.741
Manobras	1.201.930	1.302.171	+ 100.241	271.225	404.654	+ 133.429
Lastros	602.621	609.053	+ 6.432	569.332	622.839	+ 53.507
Totaes	13.380.028	12.229.643	— 1.150.385	4.034.426	4.366.103	+ 331.677

Considerados os percursos effectuados pelas locomotivas empregadas em todos os serviços, nas diversas secções em que se divide a Estrada, podemos formar o quadro abaixo:

a)—**Bitola de 1m,60**

DESIGNAÇÃO		EM SERVIÇO DE:			TOTAES
		Trafego	Manobras	Lastros	(Kilometro)
Suburbios		899.783	—	—	899.783
SECÇÕES	1ª	1.991.251	513.998	57.092	2.562.341
	2ª	591.220	123.630	60.912	775.762
	3ª	647.340	52.628	29.560	729.528
	4ª	662.835	112.131	28.199	803.165
	5ª	1.451.815	109.916	67.789	1.629.520
	6ª	106.953	—	12.676	119.629
RAMAES	São Paulo	2.901.354	333.444	126.721	3.361.519
	Suburbios	195.963	—	—	195.963
	Santa Cruz	647.452	56.424	69.472	773.348
	Itacurussá	100.880	—	15.080	115.960
	Paracamby	49.742	—	—	49.742
	Bello Horizonte	60.173	—	141.552	201.725
	Lima Duarte	11.658	—	—	11.658
Totaes em 1918		10.318.419	1.302.171	609.053	12.229.643
» » 1917		11.575.477	1.201.930	602.621	13.380.028
Differença para mais		—	100.241	6.432	—
» » menos		1.257.058	—	—	1.150.385

b) — Bitola de 1m.00

DESIGNAÇÃO	EM SERVIÇO DE:			TOTAES (Kilometro)
	Trafego	Manobras	Lastros	
LAFAYETTE a SETE LAGÕAS				
6ª Secção	1.062.821	133.631	90.636	1.287.088
7ª »	693.991	51.316	165.678	910.985
Ramal de Ouro Preto	88.486	2.047	19.578	110.111
» » Bello Horizonte	87.808	44.582	112.577	244.967
» » Santa Barbara	99.213	1.308	2.289	102.810
» » Montes Claros	70.774	—	34.856	105.630
Totaes em 1918	2.103.093	232.884	425.614	2.761.591
» » 1917	2.000.925	155.202	383.182	2.539.309
Differença para mais	102.168	77.682	42.432	222.282
» » menos	—	—	—	—
LINHA AUXILIAR				
Suburbios	367.128	—	—	367.128
1ª Secção	225.632	34.604	34.621	294.857
2ª »	226.769	64.110	27.296	318.175
Ramal de Porto Novo	77.303	—	29.855	107.158
» » Portella	75.347	—	1.448	76.795
Totaes em 1918	1.972.179	98.714	93.220	1.164.113
» » 1917	921.706	74.556	83.224	1.079.486
Differença para mais	1.050.473	24.158	9.996	84.627
» » menos	—	—	—	—
REDE FLUMINENSE				
Suburbios	20.706	—	—	20.706
3ª Secção (Centro)	—	—	—	—
Ramal do Rio das Flôres	6.642	—	—	6.642
» de Valença	24.769	73.056	73.824	171.649
» » Portella	7.806	—	—	7.806
» » Rio Preto	145.581	—	—	145.581
Totaes em 1918	205.504	73.056	73.824	352.384
» » 1917	214.627	41.467	62.292	318.386
Differença para mais	—	31.589	11.532	33.998
» » menos	9.123	—	—	—
RAMAL DE PIRANGA				
Totaes em 1918	57.834	—	30.181	88.015
» » 1917	51.811	—	31.694	83.505
Differença para mais	6.023	—	—	4.510
» » menos	—	—	1.513	—

Quantidades e percursos totaes das locomotivas que estiveram em serviço do Trafego, Manobras e Lastros e as respectivas médias annuaes destes percursos por locomotivas.

a)—**Bitola de 1m,60**

PERCURSO EM KILOMETROS	Quantidade de locomotivas	PERCURSO KILOMETRICO
100 a 10.000	11	63.451
10.001 » 20.000	35	542.373
20.001 » 30.000	65	1.659.807
30.001 » 40.000	73	2.587.642
40.001 » 50.000	99	4.445.926
50.001 » 60.000	39	2.085.127
Superior » 60.001	13	845.317
Total	335	12.229.643
Percurso médio annual		36.506

Observações

Excluidas as 111 locomotivas, que fizeram o percurso inferior a 30.000 kilometros, tem-se que das 224, restantes foi de 44.482 kilometros o percurso médio.

As locomotivas que maior percurso fizeram foram as de ns. 134, com 62.951 kilometros; 141, com 68.321; 144, com 66.136; 147, com 62.058 171. com 69.075; 203 com 66.422: 204 com 66.158; 205, com 69.286: e 206 com 62.503, typo AMERICAN: as de ns. 252, com 61.594 e a 253 com 61.800, typo «TEN-WHEEL», e as de ns. 505, com 62.556, e 678, com 66.457, typo CONSOLIDATION.

Linhas do Centro e Ramaes, Auxiliar, Rêde Fluminense e Ramal de Piranga.

b)—**Bitola de 1m,00**

PERCURSO EM KILOMETROS	Quantidade de locomotivas	PERCURSO KILOMETRICO
100 a 10.000	8	46.588
10.001 » 20.000	24	401.261
20.001 » 30.000	41	1.067.918
30.001 » 40.000	30	1.066.998
40.001 » 50.000	35	1.575.039
Superior » 50.001	4	208.299
Total	142	4.366.103
Percurso médio annual		30.747

Observações

Excluidas as 73 locomotivas que fizeram percurso inferior a 30.000 kilometros, tem-se que, das 69 restantes, foi de 41.309 kilometros o percurso médio.

As locomotivas que maior percurso fizeram foram as de ns. 61 e 62, typo «TEN-WHEEL, que percorreram 54.457 e 50.780 kilometros respectivamente, e as de ns. 202 e 210, typo CONSOLIDATION, que percorreram 51.147 e 51.615 kilometros.

(*) Cons, nas Linhas das Bitolas de 1m,60 e 1m,00 das Lo s de 1917 e 1918.

Desi	TANCIA EM REIS	Differença em 1918		IMPORTANCIA EM REIS
			QUANTIDADE	
TR				
Carvão de pedra...	7:422$880	—	62.606.959	— 9.754:300$262
Carvão Pulverisado	3.862$500	+	4.603.333	+ 528:440$201
Oleo Combustivel...	0:176$720	—	25.045.527	— 1.715:737$170
Lenha.....	0:986$503	+	463.952	+ 3.977:123$497
MA				
Carvão de pedra...	0:233$100	—	4.186.252	— 723:848$865
Lenha.....	8:327$500	+	23.008	+ 295:439$500
LA				
[illegible]	5.271$580	—	2.042.533	— 438:254$580
Lenha.....	7:886$000	+	414.354	+ 3.464:557$000

TR				
Carvão de pedra...	4:494$560	—	11.660.643	—1.545:989$244
Lenha.....	1:629$503	+	71.373	+ 838:683$497
MA				
Carvão de pedra...	1:908$240	—	613.670	— 94:115$885
Lenha.....	9:048$000	+	8.545	+ 85:277$000
LA				
Carvão de pedra...	5:114$240	—	698.315	— 98:147$355
Lenha.....	1:613$500	+	1.627	+ 52:438$500
TOTA				
Carvão de pedra...	1:517$060	—	12.972.637	—1.738:252$504
Lenha.....	2:291$003	+	78.291	+ 976:398$997

(*) As qu logrammos e as de lenha em metros cubicos.

(*) Consumo total e Despeza de Combustiveis, Lubrificantes e Estopa, na Linhas das Bitolas de 1m.60 e 1m,00 das Locomotivas em serviço do Trafego, Manobras e Lastros no Anno de 1917 e 1918.

COMBUSTIVEIS

a) — Em toda a Estrada

Designação	1918 Quantidade	1918 Importancia em reis	1917 Quantidade	1917 Importancia em reis	Differença em 1918 Quantidade	Differença em 1918 Importancia em reis
Trafego						
Carvão de pedra	[illegible]	14.293:122$618	179.122.825	24.047:422$880	[illegible]	— 9.754:300$262
Carvão Pulverisado	7.494	917:[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	+ 528:140$201
Oleo Combustivel	5.461.[illegible]	743:439$550	[illegible]	[illegible]	[illegible]	— 1.715:737$170
Lenha	[illegible]	8.458:110$000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	+ 3.977:123$497
Manobras						
Carvão de pedra	5.[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.390:[illegible]	— 1.[illegible].252	— [illegible]:848$865
Lenha	[illegible]	[illegible]	[illegible]	388:3[illegible]	+ [illegible]	+ [illegible]:439$500
Lastros						
Carvão de pedra	921.143	127:117$000	[illegible]	[illegible]	— [illegible]	— [illegible]:254$580
Lenha	75.608	520:256$000	[illegible]	[illegible]	+ 5.685	+ 168:393$000
Total geral						
Carvão de pedra	[illegible]	[illegible]	1[illegible]	26.003:027$[illegible]	— 69.835.744	—10.916:463$707
Carvão Pulverisado	7.494	917:[illegible]	[illegible]	38[illegible]	+ 1.[illegible].333	+ 528:140$201
Oleo Combustivel	5.461.[illegible]	743:439$550	[illegible]	2.4[illegible]:170$720	— 25.045.527	— 1.715:737$170
Lenha	[illegible].012	7.371:133$000	560.374	2.930:177$003	+ 492.638	+ 4.440:955$997

b) — Bitola de 1m.60

Designação	Quantidade	Importancia em reis	Quantidade	Importancia em reis	Differença em 1918 Quantidade	Differença em 1918 Importancia em reis
Trafego						
Carvão de pedra	111.[illegible]	13.694:[illegible]	162.567.279	21.902:928$800	— 50.946.316	— 8.208:310$998
Carvão Pulverisado	7.494	917:[illegible]	2.891.000	388:862$500	+ 1.[illegible].333	+ 528:140$201
Oleo Combustivel	5.461.[illegible]	[illegible]:439$550	30.506.700	2.450:176$720	— 25.045.527	— 1.715:737$170
Lenha	623.971	4.367:797$000	231.392	1.229:357$000	+ 392.579	+ 3.138:440$000
Manobras						
Carvão de pedra	5.065.857	648:591$880	8.638.439	1.278:324$860	— 3.572.582	— 629:732$980
Lenha	74.206	519:442$000	59.743	309:279$500	+ 14.463	+ 210:162$500
Lastros						
Carvão de pedra	801.103	110:150$115	3.145.312	450:257$340	— 2.344.209	— 340:107$225
Lenha	42.172	205:204$000	34.860	179:240$500	+ 7.312	+ 116:054$500
Total geral						
Carvão de pedra	117.487.923	14.453:[illegible]	[illegible]	[illegible]	— 56.803.107	— 9.178:151$203
Carvão Pulverisado	7.494	917:[illegible]	[illegible].000	[illegible]	+ 4.603.333	+ 528:140$201
Oleo Combustivel	5.461.[illegible]	[illegible]	30.506.700	[illegible]	— 25.045.527	— 1.715:737$170
Lenha	746.349	5.182:443$000	325.[illegible]	1.717:886$000	+ 414.354	+ 3.464:557$000

c) — Bitola de 1m,00

Designação	Quantidade	Importancia em reis	Quantidade	Importancia em reis	Differença em 1918 Quantidade	Differença em 1918 Importancia em reis
Trafego						
Carvão de pedra	4.894.963	598:505$316	16.555.546	2.[illegible]	— 11.660.643	—1.545:989$244
Lenha	255.759	1.790:313$000	184.386	951:629$503	+ 71.373	+ 838:688$497
Manobras						
Carvão de pedra	126.737	17:7[illegible]	740.407	[illegible]	— 613.670	— 94:115$885
Lenha	22.475	104:[illegible]	14.930	79:048$000	+ 8.545	+ 85:277$000
Lastros						
Carvão de pedra	126.049	16:[illegible]	818.364	[illegible]	— 692.315	— 98:147$355
Lenha	33.130	254:572$000	[illegible]	[illegible]	+ 1.627	+ 52:438$500
Total geral						
Carvão de pedra	5.141.680	[illegible]	18.114.317	[illegible]	— 12.972.637	—1.738:252$504
Lenha	312.670	2.188:[illegible]	284.379	[illegible]	+ 28.291	+ 976:308$997

(*) As quantidades de carvão e oleo combustivel são expressas em kilogrammas e as de lenha em metros cubicos.

II — LUBRIFICANTES

a) — Em toda a Estrada

ANNOS	TRAFEGO				MANOBRAS				LASTROS				TOTAES			
	OLEO		GRAXA		OLEO		GRAXA		OLEO		GRAXA		OLEO		GRAXA	
	Litros	Réis	Kgs.	Réis	Litros	Réis	Kgs.	Réis	Litros	Réis	Kgs.	Réis	Litros	Réis	Kgs.	Réis
1918	742.920	766:780$050	37	56$530	52.748	53:888$500	1	1$910	45.427	47:055$650	6	8$430	841.093	867:724$200	44	66$870
1917	846.849	325:615$469	24	15$600	58.629	22:556$158	—	—	45.064	17:316$843	5	3$250	950.542	365:488$470	29	18$850
Differença para mais	—	441:164$581	13	40$930	—	31:332$342	1	1$910	363	29:738$807	1	5$180	—	502:235$730	15	48$020
» » menos	103.929	—	—	—	5.881	—	—	—	—	—	—	—	109.449	—	—	—

b) — Linhas da bitola de 1m.60

1918	634.703	655:218$450	1	1$910	44.001	44:958$150	—	—	28.252	29:155$850	—	—	706.956	729:327$450	1	1$910
1917	742.889	285:656$544	12	7$800	52.303	20:116$156	—	—	28.080	10:788$728	—	—	823.272	316:561$428	12	7$800
Differença para mais	—	369:556$906	—	—	—	24:841$994	—	—	172	18:367$122	—	—	—	412:766$022	—	—
» » menos	108.186	—	11	5$890	8.302	—	—	—	—	—	—	—	116.316	—	11	5$890

c) — Linhas da bitola de 1m,00

1918	108.217	111:566$600	36	54$620	8.747	8:930$350	1	1$910	17.175	17:899$800	6	8$430	134.137	138:396$750	43	64$960
1917	103.960	39:958$925	12	7$800	6.326	2:440$002	—	—	16.984	6:528$115	5	3$250	127.270	48:927$042	17	11$050
Differença para mais	4.257	71:607$675	24	46$820	2.421	6:490$348	1	1$910	191	11:371$685	1	5$180	6.867	89:469$708	26	53$910
» » menos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ESTOPA

a) — Em toda a Estrada

ANNOS	TRAFEGO		MANOBRAS		LASTROS		TOTAES	
	Kilogrammos	Reis	Kilogrammos	Reis	Kilogrammos	Reis	Kilogrammos	Reis
1918	83.277	116:605$430	6.220	8:668$380	5.796	8:272$510	95.293	133:506$320
1917	85.971	92:867$040	6.446	6:961$680	6.119	6:590$160	98.536	106:418$880
Differença para mais	—	23:738$390	—	1:706$700	—	1:682$350	—	27:087$440
» » menos	2.694	—	226	—	323	—	3.243	—

b) — Linhas da bitola de 1m,60

1918	66.175	92:610$760	4.915	6:876$200	3.086	4:360$000	74.176	103:846$960
1917	69.891	75:478$940	5.449	5:884$920	3.470	3:750$840	78.810	85:114$700
Differença para mais	—	17:131$820	—	991$280	—	609$160	—	18:732$260
» » menos	3.716	—	534	—	384	—	4.634	—

c) — Linhas da bitola de 1m,00

1918	17.102	23:994$670	1.305	1:792$180	2.710	3:872$510	21.117	29:659$360
1917	16.080	17:388$100	997	1:076$760	2.649	2:839$320	19.726	21:304$180
Differença para mais	1.022	6:606$570	308	715$420	61	1:033$190	1.391	8:355$180
» » menos	—	—	—	—	—	—	—	—

Com os dados dos quadros anteriores tem-se o resumo abaixo da totalidade e despeza de: Combustiveis, Lubrificantes e Estopa consumidos em toda a Estrada pelas locomotivas utilisadas em todos os serviços durante o anno de 1918.

Designação	UNIDADE	NAS LINHAS DAS BITOLAS DE: 1m,60		1m,00		EM TODA A ESTRADA Totaes	
		QUANTIDADE	Importancia em réis	QUANTIDADE	Importancia em réis	QUANTIDADE	Importancia em réis
Carvão	Kilogrammos	117.187.923	14.453:359$297	5.141.680	633:264$556	122.629.603	15.086:623$853
Carvão Pulverisado	Kilogrammos	7.494.333	917:302$701	—	—	7.494.333	917:302$701
Lenha	Metros cubicos	740.349	5.182:443$000	312.670	2.188:690$000	1.053.019	7.371:133$000
Oleo combustivel	Kilogrammos	5.161.233	743:439$550	—	—	5.461.233	743:439$550
Oleo lubrificante	Litros	706.956	729:327$450	134.137	138:396$750	841.093	867:724$200
Graxa	Kilogrammos	1	1$910	43	64$960	44	66$870
Estopa	Kilogrammos	71.176	103:846$960	21.117	29:659$360	95.293	133:506$320
Total em 1918	—	—	22.129:720$868	—	2.990:075$626	—	25.119:796$494
» » 1917	—	—	28.599:119$648	—	3.654:050$335	—	32.253:169$983
Differenças:							
para mais	—		—		—		—
» menos	—	—	6.469:398$780	—	663:974$709	—	7.133:373$489

Consumo de carvão de pedra, carvão pulverisado e oleo combustivel em grammos e de lenha em decimetros cubicos, por locomotiva-kilometro, nas diversas secções da Estrada, pelas differentes categorias de trens, no anno de 1918.

Bitola da 1m,60

Designação do Serviço dos trens	LINHA DO CENTRO						RAMAES						Em todas as Secções e Ramaes
	1ª Secção	2ª Secção	3ª Secção	4ª Secção	5ª Secção	6ª Secção	Santa Cruz	Itacurussá	Paracamby	São Paulo	Bello Horizonte	Lima Duarte	
CARVÃO DE PEDRA													
Suburbios	22.863	—	—	—	—	—	—	—	—	425	—	—	—
Viajantes	18.441	19.163	3 882	4.165	6.914	7.702	18.039	10.685	17.157	3.948	—	—	—
Mixtos	26.157	35.193	6.972	3.922	5.602	—	26.516	4.185	—	2.846	314	364	—
Cargas	26.832	42.352	5.081	3.948	7.003	4.245	24.135	15.768	—	1.605	439	—	—
Lastros	5.577	1.559	155	497	1.770	2.078	1.845	4.425	—	67	135	—	—
Manobras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.891
CARVÃO PULVERISADO													
Suburbios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viajantes	23.663	23.662	27.314	—	—	—	—	—	—	21.979	—	—	—
Mixtos	—	—	24.980	—	—	—	—	—	—	24.062	—	—	—
Cargas	25.932	25.908	24.956	—	—	—	—	—	—	26.416	—	—	—
Lastros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Manobras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OLEO COMBUSTIVEL													
Suburbios	17.614	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viajantes	13.959	12.415	—	—	—	—	16.408	—	—	14.479	—	—	—
Mixtos	21.297	49.352	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cargas	20.317	37.219	—	—	—	—	19.289	—	—	—	—	—	—
Lastros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Manobras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(*) LENHA													
Suburbios	14	—	—	—	—	—	—	—	—	109	—	—	—
Viajantes	6	1	35	68	54	49	8	69	7	62	53	—	—
Mixtos	15	22	33	67	84	—	15	135	—	96	73	18	—
Cargas	18	29	111	69	88	68	27	30	—	140	77	—	—
Lastro	56	76	16	22	79	101	149	117	—	50	56	—	—
Manobras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56

(*) A lenha foi geralmente empregada de mistura com o carvão.

Consumo de carvão em grammos e de Lenha em decimetros cubicos por locomotiva-kilometro, nas diversas secções da Estrada e pelas differentes categorias de trens no anno de 1918.

BITOLA DE 1m,00

DESIGNAÇÃO DE SERVIÇO DOS TRENS	LINHA DO CENTRO		RAMAES				No Centro e Ramaes (MÉDIAS)	LINHA AUXILIAR						R. FLUMINENSE			Manobras	Ramal de Piranga
	6ª Secção	7ª Secção	Ouro Preto	Bello Horizonte	Santa Barbara	Montes Claros		1ª Secção	2ª Secção	Ramal de Porto Novo	Ramal de Portella a Valença	Ramal do Rio Preto	Manobras	Rio das Flôres	Valença	3ª Secção do Centro)		
CARVÃO																		
Suburbios	—	—	—	—	—	—	—	2923	—	—	—	—	—	979	—	—	—	—
Viajantes	808	6	2079	881	530	—	—	4287	4169	2255	5025	405	—	—	834	—	—	1127
Mixtos	189	10	1058	280	137	—	—	9949	4784	614	1614	125	—	—	117	—	—	3744
Cargas	65	7	877	43	—	—	—	8284	4927	183	1384	148	—	208	862	—	—	1774
Lastros	8	—	9	17	—	—	—	1726	851	16	—	—	—	—	7	—	—	1065
Manobras	—	—	—	—	—	—	213	—	—	—	—	—	430	—	—	—	476	—
LENHA																		
Suburbios	—	—	—	—	—	—	—	76	—	—	—	—	—	86	—	—	—	—
Viajantes	48	47	73	47	39	—	—	40	37	51	17	100	—	—	59	—	—	37
Mixtos	73	80	87	78	81	72	—	93	76	72	80	101	—	96	89	—	—	75
Cargas	92	84	96	85	80	76	—	98	71	101	94	103	—	104	93	—	—	71
Lastros	46	67	48	25	54	70	—	63	65	28	107	—	—	—	74	—	—	42
Manobras	—	—	—	—	—	—	61	—	—	—	—	—	45	—	—	—	67	—

A lenha foi geralmente empregada de mistura com o carvão.

Consumo de combustiveis, total e por locomotiva-kilometro, nos ultimos cinco annos, em todos os serviços do Trafego, Manobras e Lastros.

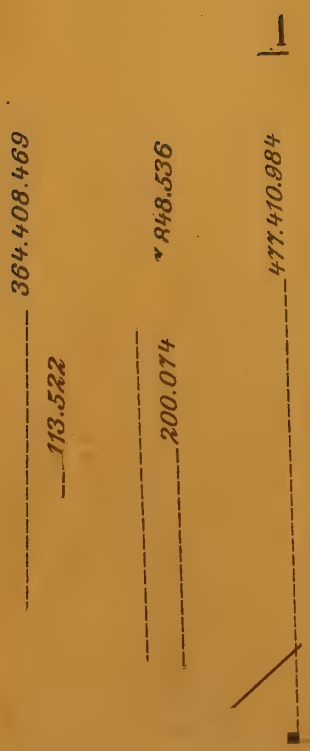
ANNOS	COMBUSTIVEIS CONSUMIDOS NAS BITOLAS DE: 1m,60 — TOTAES	1m,60 — Por locomotiva kilometro	1m,00 — LINHA DO CENTRO E RAMAES — TOTAES	1m,00 — LINHA DO CENTRO E RAMAES — Por locomotiva kilometro	1m,00 — LINHA AUXILIAR — TOTAES	1m,00 — LINHA AUXILIAR — Por locomotiva kilometro	1m,00 — REDE FLUMINENSE — TOTAES	1m,00 — REDE FLUMINENSE — Por locomotiva kilometro	1m,00 — RAMAL DE PIRANGA — TOTAES	1m,00 — RAMAL DE PIRANGA — Por locomotiva kilometro	1m,00 — RAMAL DE LIMA DUARTE — TOTAES	1m,00 — RAMAL DE LIMA DUARTE — Por locomotiva kilometro	EM TODA A ESTRADA
(**) — CARVÃO													
1914	215.486.782	19,802	20.876.560	10,842	17.391.549	16,922	3.887.067	11,393	1.021.870	20,007	28.000	14,567	258.691.828
1915	192.403.874	18,620	20.729.844	9,840	15.546.545	14,927	5.818.497	14,831	808.735	13,350	324.125	8,239	235.631.620
1916	158.986.903	16,130	15.626.825	7,217	14.563.732	14,110	3.173.700	10,379	910.285	11,607	151.125	4,378	193.411.670
1917	174.351.030	11,888	2.356.930	0,928	13.446.716	13,371	1.815.691	4,627	494.950	5,865	—	—	192.465.347
1918	117.487.923	10,091	488.503	0,177	4.342.444	3,730	84.997	0,241	225.676	2,564	—	—	122.629.603
(**) — CARVÃO PULVERISADO													
1917	2.891.000	22,611	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.891.000
1918	7.494.333	24,350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.494.333
(**) — OLEO COMBUSTIVEL													
1916	50.366.118	19,318	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50.366.118
1917	30.506.760	19,783	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.506.760
1918	5.461.233	13,608	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.461.233
(*) — LENHA													
1916	101.701	0,008	85.914	0,039	8.128	0,007	10.342	0,033	1.652	0,021	1.458	0,042	212.195
1917	325.995	0,028	184.791	0,073	16.541	0,013	27.591	0,070	4.632	0,055	824	0,060	560.174
1918	740.340	0,063	192.601	0,076	84.777	0,072	29.783	0,084	5.609	0,062	—	—	1.053.019

(*) A lenha está expressa em metro cubico.
(**) Em kilogrammos.

E. F. C. B.

Diagram

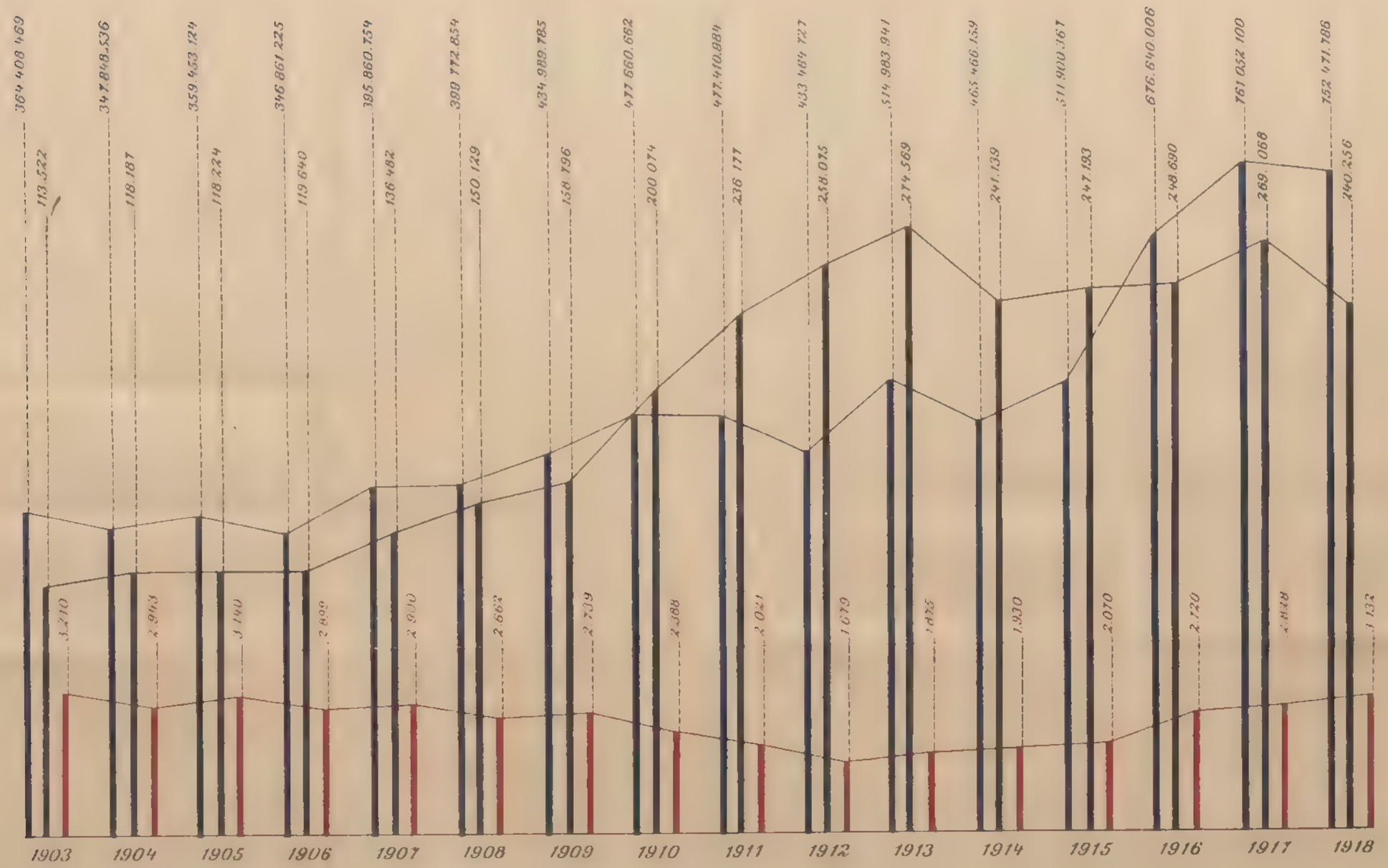
r



	06
	14
	7
	2
	4
	3
	·9
	.06
	009
	004
	005
	·08
	·15
	005
	005
	.005
	010
	011
	006
	04
	004
	003
	010
	,009
	0,005
	0,006
	0,006
	0,004
	0,003
	0,004
	0,005
	0,006
	0,007
	0,010
	0,004
	0,004
0,033	0,002
0,057	0,006
0,061	0,005
—	0,001
0,004	—

Diagramma indicando o combustivel consumido (oleo, carvão e lenha) no serviço do trafego (excluidas as manobras) e os totaes de T. K. de viajantes, mercadorias, etc., em toda a Estrada, no periodo de 16 annos

1903-1918



T. K. em geral (peso util)
Combustivel (trafego)
T. K. para 1 T. de combustivel

ESCALA: 1m/m = 5.000.000
" " = 2.000
" " = 100

								0,006
								0,004
								0,007
								0,008
								0,007
								0,005
								0,004
								0,005
								0,007
								0,012
								0,009
								0,004
								0,006
								0,009
							4	0,006
							6	0,009
							7	0,004
							8	0,005
							2	0,008
							8	0,015
							5	0,005
							43	0,005
							038	0,005
							73	0,010
							16	0,011
							67	0,006
							47	0,004
							064	0,004
							039	0,003
							,085	0,010
							0,060	0,009
							0,059	0,005
							0,046	0,006
							0,047	0,006
							0,055	0,004
							0,051	0,003
							0,028	0,004
							0,039	0,005
							0,060	0,006
							0,076	0,007
							0,075	0,010
							0,035	0,004
» » S.	16	0,067						
» » Be	46	0,135	—	—	0,056	—	0,038	0,004
Manobras.....	15	3,891	—	—	0,056	—	0,033	0,002
Totaes em 1918...	76	10.091	24,350	19.608	0,063	—	0,057	0,006
» » 1917...	10	15,744	22,611	19,783	0,028	—	0,061	0,005
Differença para mais.....		—	1,739	—	0,032	—	—	0,001
» » menos.....	34	5,653	—	0,175	—	—	0,004	—

Combustiveis, lubrificantes e estopa consumidos por locomotiva-kilometro e respectiva importancia, nos serviços de Trafego, Manobras e Lastros, nos annos de 1917 e 1918.

a) — **Linhas da bitola de 1m,60**

Annos	Carvão						Carvão pulverisado						Oleo combustivel					
	Trafego		Manobras		Lastros		Trafego		Manobras		Lastros		Trafego		Manobras		Lastros	
	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis
1918	11,47	1,407	3,89	498	1,31	180	24,3	2,900	—	—	—	—	19,00	2,569	—	—	—	—
1917	16,42	2,212	7,18	1.063	5,22	747	22,61	3,041	—	—	—	—	19,78	1,594	—	—	—	—
Differença para mais	—	—	—	—	—	—	1,69	—	—	—	—	—	—	1,075	—	—	—	—
» » menos	4,95	805	3,29	565	3,91	567	—	61	—	—	—	—	0,18	—	—	—	—	—

Annos	Lenha						Oleos lubrificantes						[illegible]						Estopa					
	Trafego		Manobras		Lastros		Trafego		Manobras		Lastros		Trafego		Manobras		[illegible]		Trafego		Manobras		Lastros	
	Quantidade em cubos	Importancia em réis	Quantidade em cubos	Importancia em réis	Quantidade em cubos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis
1918	64.114	448,80	56.987	398,80	69.077	484,7	61,5	[illegible]	33,8	34,5	46,3	47,8	0,00	0,0001	—	—	—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1917	[illegible] 062	122,52	49.760	257,32	57.842	297,45	64,2	24,0	43,5	16,7	33,3	17,9	1,03	0,0007	—	—	—		[illegible]	[illegible]	45,[illegible]	[illegible]	57,[illegible]	[illegible]
Differença para mais	41.052	326,28	7.227	141,18	11.235	187,25	—	38,9	—	17,8	13,0	29,9	—	—	—	—	—	—	[illegible]	2,4	—	0,3	—	0,2
» » menos	—	—	—	—	—	—	2,7	—	9,7	—	—	—	0,94	0,0006	—	—	—	—	—	—	7,6	—	6,9	—

b) — **Linhas da bitola de 1m,00**

Annos	Carvão						Carvão pulverisado						Oleo combustivel					
1918	1,46	178,3	0,31	44	0,10	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1917	5,18	671,0	2,73	412	1,44	202	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Differença para mais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » menos	3,72	492,7	2,42	3,68	1,25	175	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Annos	Lenha						Oleos lubrificantes						[illegible]						Estopa					
	Trafego		Manobras		Lastros		Trafego		Manobras		Lastros		Trafego		Manobras		[illegible]		Trafego		Manobras		Lastros	
	Quantidade em cubos	Importancia em réis	Quantidade em cubos	Importancia em réis	Quantidade em cubos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis	Quantidade em kilogrammos	Importancia em réis
1918	76.[illegible]	536	58.012	406	53.630	376	32,4	33,3	21,6	2,2	27,5	28,5	10,78	0,016	2,47	0,005	9,03	0,013	[illegible]	7,2	32,2	[illegible]	43,5	[illegible]
1917	57.747	297	55.046	291	61.587	319	32,2	12,5	29,3	[illegible]	29,8	11,4	3,7	0,0024	—	—	3,70	0,0057	30	5,1	36,7	3,9	46,0	1,9
Differença para mais	18.858	239	2.966	115	—	57	0,2	20,8	—	13,1	—	17,3	7,08	0,0136	2,47	0,005	0,93	0,0073	[illegible]	1,8	—	0,5	—	1,3
» » menos	—	—	—	—	7.907	—	—	—	1,7	—	2,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,5	—	[illegible]	—

Percurs durante o anno de 1918.

SERVIÇOS		CONSUMO KILOMETRICO						
		Carvão	Carvão pulverisado	Oleo combustivel	Lenha	Graxa	Oleo	Estopa
Passageiros	Suburbios 1	36	22,863	—	17,614	0,014	—	0,063	0,006
	» 2	06	0,425	—	—	0,106	—	0,043	0,004
	1.ª Secção	71	18,441	23,663	13,959	0,006	—	0,058	0,007
	2.ª »	03	19,163	23,662	12,415	0,001	—	0,075	0,008
	3.ª »	40	3,882	27,311	—	0,035	—	0,064	0,007
	4.ª »	24	4,165	—	—	0,068	—	0,052	0,005
	5.ª »	83	6,914	—	—	0,054	—	0,058	0,004
	6.ª »	86	7,702	—	—	0,049	—	0,061	0,005
	Ramal de S	98	18,039	—	16,408	0,008	—	0,053	0,007
	» » It	30	10,685	—	—	0,069	—	0,079	0,012
	» » P	73	17,157	—	—	0,007	—	0,050	0,009
	» » S	61	3,948	21,979	11,479	0,062	—	0,048	0,004
	» » B	5	—	—	—	0,053	—	0,045	0,006
Mixtos	1.ª Secção	87	26,157	—	21,297	0,015	—	0,063	0,009
	2.ª »	82	35,193	—	49,352	0,022	—	0,062	0,006
	3.ª »	55	6,972	24,980	—	0,033	—	0,076	0,009
	4.ª »	41	3,922	—	—	0,067	—	0,047	0,004
	5.ª »	66	5,602	—	—	0,084	—	0,058	0,005
	Ramal de S	38	26,516	—	—	0,015	—	0,062	0,008
	» » It	29	4,185	—	—	0,135	—	0,108	0,015
	» » S	96	2,846	24,062	—	0,096	—	0,055	0,005
	» » Be	82	0,314	—	—	0,073	—	0,043	0,005
	» » Li	59	0,364	—	—	0,018	—	0,038	0,005
Cargas	1.ª Secção	47	26,832	25,932	20,317	0,018	—	0,073	0,010
	2.ª »	73	42,352	25,908	37,219	0,029	—	0,116	0,011
	3.ª »	49	5,081	24,956	—	0,111	—	0,067	0,006
	4.ª »	44	3,948	—	—	0,069	—	0,047	0,004
	5.ª »	21	7,003	—	—	0,088	—	0,064	0,004
	6.ª »	69	4,245	—	—	0,068	—	0,039	0,003
	Ramal de Sa	39	24,135	—	19,289	0,027	—	0,085	0,010
	» » Ita	11	15,768	—	—	0,030	—	0,060	0,009
	» » S.	43	1,695	26,416	—	0,149	—	0,059	0,005
	» » Be	28	0,439	—	—	0,077	—	0,046	0,006
Lastros	1.ª Secção	51	5,577	—	—	0,056	—	0,047	0,006
	2.ª »	54	1,559	—	—	0,076	—	0,055	0,004
	3.ª »	15	0,155	—	—	0,016	—	0,051	0,003
	4.ª »	38	0,497	—	—	0,022	—	0,028	0,004
	5.ª »	23	1,770	—	—	0,079	—	0,039	0,005
	6.ª »	84	2,078	—	—	0,101	—	0,060	0,006
	Ramal de Sa	99	1,845	—	—	0,149	—	0,076	0,007
	» » Ita	60	4,425	—	—	0,117	—	0,075	0,010
	» » S.	16	0,067	—	—	0,050	—	0,025	0,004
	» » Be	46	0,135	—	—	0,056	—	0,038	0,004
	Manobras	15	3,891	—	—	0,056	—	0,033	0,002
Totaes em 1918		76	10.091	24,350	19.608	0,063	—	0,057	0,006
» » 1917		10	15,744	22,611	19,783	0,028	—	0,061	0,005
Differença para mais		—	—	1,739	—	0,032	—	—	0,001
» » menos		34	5,653	—	0,175	—	—	0,004	—

Percurso e consumo total e kilometrico de combustiveis, lubrificantes e estopa, durante o anno de 1918.

1)—Bitola de 1m,60

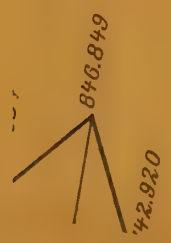
SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS: Carvão	Carvão pulverisado	Oleo Combustivel	CONSUMO DE COMBUSTIVEIS: Carvão	Carvão pulverisado em kilogrammas	Oleo combustivel em kilogrammos	Lenha em metros cubicos	LUBRIFICANTES: Graxa em kilogrammos	Oleo em litros	Estopa em kilogrammas	CONSUMO KILOMETRICO: Carvão	Carvão pulverisado	Oleo combustivel	Lenha	Graxa	Oleo	Estopa
Passageiros — Suburbios 1.ª Secção	696.718		302.040	[illegible]	—	3.573.165	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	17,614	0,014	—	0,003	0,006
» S. Paulo	194.962		—	[illegible]	—	—	20.825	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	0,106	—	0,042	0,004
1.ª Secção	1.211.412	[illegible]	11.957	[illegible]	81.280	160.917	8.506	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	13,959	0,006	—	0,038	0,007
2.ª »	220.411	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	88.562	282	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	12,415	0,001	—	0,075	0,008
3.ª »	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	1.921.624	—	5.694	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	0,035	—	0,064	0,007
4.ª »	[illegible]	—	—	[illegible]	—	—	9.517	—	[illegible]	624	4,165	—	—	0,068	—	0,052	0,005
5.ª »	[illegible]	—	—	[illegible]	—	—	16.775	—	[illegible]	1.183	6,914	—	—	0,054	—	[illegible]	0,001
6.ª »	[illegible]	—	—	[illegible]	—	—	1.661	—	[illegible]	186	7,702	—	—	0,010	—	[illegible]	0,005
Ramal de Santa Cruz	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	—	30.962	4.093	—	[illegible]	[illegible]	18,039	—	16,408	0,008	—	[illegible]	0,007
» » Itacurussá	[illegible]	—	—	[illegible]	—	—	3.640	—	[illegible]	630	10,085	—	—	0,069	—	[illegible]	[illegible]
» » Lorena	[illegible]	—	—	854.455	—	—	390	—	[illegible]	473	17,157	—	—	0,007	—	[illegible]	[illegible]
» » S. Paulo	[illegible]	2.535	048	2.905.496	55.719	561	46.018	—	[illegible]	3.561	3,948	21,979	11,479	0,062	—	[illegible]	0,004
» » Bello Horizonte	771	—	—	—	—	—	41	—	[illegible]	5	—	—	—	0,053	—	[illegible]	0,006
Mistos — 1.ª Secção	122.851	—	350	3.214.131	—	7.454	1.933	—	7.814	1.187	26,157	—	21,297	0,015	—	[illegible]	[illegible]
2.ª »	[illegible]	—	102	2.656.473	—	5.034	1.668	—	4.598	482	35,103	—	49,352	0,022	—	[illegible]	0,006
3.ª »	[illegible]	174.412	—	402.696	4.350.906	—	7.850	—	17.601	1.155	6,972	24,980	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
4.ª »	[illegible]	—	—	541.703	—	—	9.217	—	6.570	641	3,922	—	—	[illegible]	—	[illegible]	0,004
5.ª »	[illegible]	—	—	1.010.701	—	—	15.721	—	10.770	966	5,092	—	—	[illegible]	—	[illegible]	0,005
6.ª »	[illegible]	—	—	716.216	—	—	416	—	1.686	238	26,516	—	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
Ramal de Santa Cruz	[illegible]	—	—	[illegible]	—	—	5.355	—	4.302	620	4,185	—	—	[illegible]	—	[illegible]	0,015
» Itacurussá	[illegible]	—	—	[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
» » S. Paulo	499.620	177	—	[illegible]	[illegible]	—	48.134	—	27.412	2.306	2,846	24,062	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
» » Bello Horizonte	54.590	—	—	[illegible]	—	—	4.011	—	2.360	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
» » Lima Duarte	11.058	—	—	[illegible]	—	—	216	—	450	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
Cargos — 1.ª Secção	589.757	3.700	15.550	[illegible]	[illegible]	315.936	11.063	—	44.473	[illegible]	[illegible]	25,932	20,317	[illegible]	—	[illegible]	0,010
2.ª »	243.835	2.805	20.491	[illegible]	72.[illegible]	1.097.630	8.111	—	32.105	[illegible]	[illegible]	25,008	37,210	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
3.ª »	227.000	28.404	—	[illegible]	[illegible]	—	28.045	—	16.925	[illegible]	[illegible]	24,906	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
4.ª »	385.712	—	—	[illegible]	—	—	26.986	—	18.154	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
5.ª »	057.007	—	—	[illegible]	—	—	84.698	—	62.070	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
6.ª »	73.632	—	—	[illegible]	—	—	5.068	—	2.928	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
Ramal de Santa Cruz	111.013	—	8.054	2.093.704	—	172.[illegible]	3.390	—	10.342	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
» » Itacurussá	10.506	—	—	165.659	—	—	624	—	634	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
» » S. Paulo	1.656.995	4.560	—	2.812.624	120.459	—	233.704	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	26,416	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
» » Bello Horizonte	4.822	—	—	2.120	—	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
Lastres — 1.ª Secção	[illegible]			[illegible]			[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]		—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
2.ª »	[illegible]		—	[illegible]			[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]		—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
3.ª »	[illegible]	—	—	[illegible]			[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]		[illegible]	[illegible]
4.ª »	[illegible]		—	[illegible]			[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]		—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
5.ª »	[illegible]			[illegible]			[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]		—	[illegible]		[illegible]	[illegible]
6.ª »	[illegible]			[illegible]			[illegible]	—	[illegible]	54	[illegible]			[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
Ramal de Santa Cruz	[illegible]			[illegible]	—		[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]		[illegible]	[illegible]
» Itacurussá	[illegible]	—	—	[illegible]			[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]		[illegible]	[illegible]
» » S. Paulo	[illegible]	—	—	[illegible]			[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]		[illegible]	[illegible]
» » Bello Horizonte	111.[illegible]	—	—	[illegible]		—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—		[illegible]		[illegible]	0,004
Marechal	[illegible]	—	—	[illegible]			74.[illegible]	—	[illegible]	4.[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	—	[illegible]	0,002
Total em 1918	11.601.361	307.707	278.512	117.187.923	7.494.033	5.461.233	740.349	[illegible]	[illegible]	74.17[illegible]	[illegible]	24,350	19.608	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
» 1917	11.700.175	127.856	1.541.997	174.351.030	2.891.000	30.600.700	325.995	12	823.273	78.810	[illegible]	22,611	19,783	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
Differença para mais	—	179.911	—	—	1.602.833	—	424.354	—	—	—		1,739	—	[illegible]	—		[illegible]
» » menos	66.811	—	1.263.485	56.863.107	—	25.045.527	—	11	116.316	4.034	[illegible]	—	0,175	—	—	0,004	—

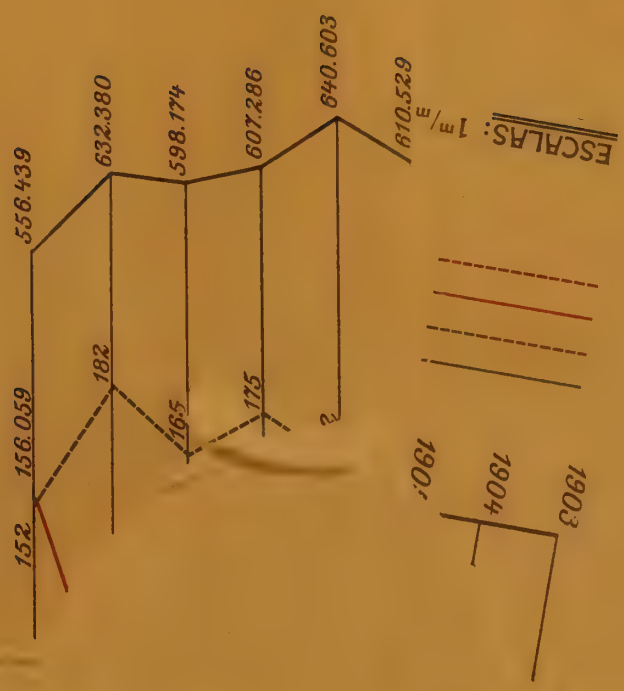
E. F. C. B.

LOCOMOÇÃO

Bi

Consumo de oleo lubr ara 100 tons.-kilom.
de peso util, pel trafego
n





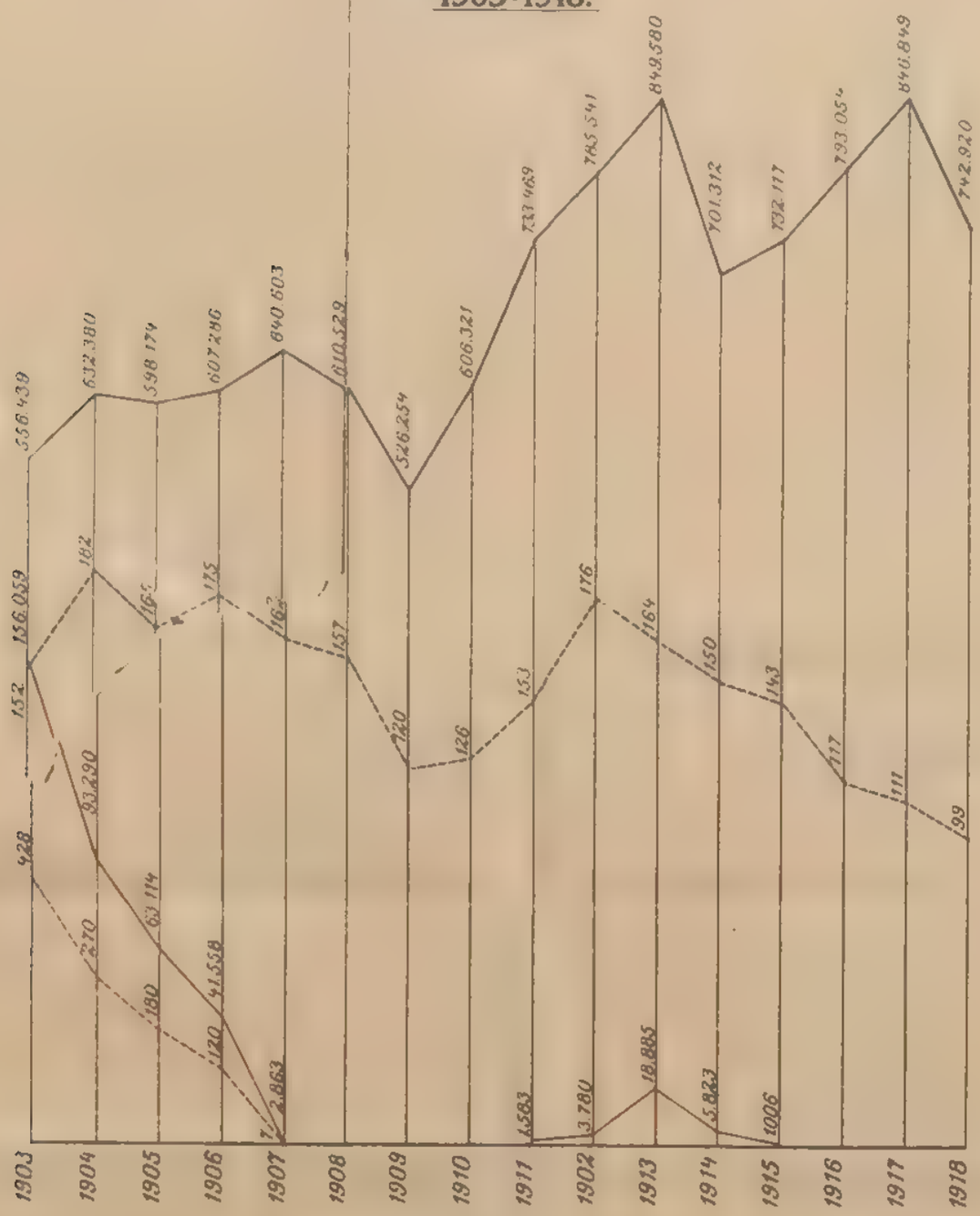
18 de Agosto de 1919

Differença para mais.....
» » menos.....

Bitolas de 1m60 e 1m00

Consumo de oleo lubrificante e graxa, total e para 100 tons.-kilom. de peso util, pelas locomotivas, no serviço do trafego no periodo de 16 annos

1903-1918.



——— Consumo de oleo (total)
- - - - - - " " " para 100 tons. k.
——— " " graxa (total)
- - - - - - " " " para 100 tons. k.

[redacted]

OBS: A graxa não teve consumo, nos annos em que deixou de figurar no diagramma.

ESCALAS: 1m/m = { 2 ml. de oleo; 10 decg. de graxa; 5000 l. de oleo; 2000 kg. de graxa }

Percurso e consumo de estopa, durante o anno de 1918

SE	Estopa em kilogrammos	CONSUMO KILOMETRICO				
		Carvão	Lenha	Graxa	Oleo	Estopa
Passageiros ..... 6.ª Secção	1.213	0,808	0,048	—	0,030	0,005
7.ª »	1.285	0,006	0,047	—	0,030	0,005
Ramal de	195	0,881	0,047	—	0,028	0,005
» »	26	2,079	0,073	—	0,028	0,005
» »	3	0,530	0,039	—	0,027	0,005
Mixtos ..... 6.ª Secção	1.185	0,189	0,073	—	0,031	0,005
7.ª »	1.336	0,010	0,080	—	0,033	0,005
Ramal de	206	1,058	0,087	—	0,026	0,004
» »	126	0,280	0,078	—	0,033	0,005
» »	362	0,137	0,081	—	0 036	0,005
» »	258	—	0,072	—	0,026	0,004
Cargas .. .. 6.ª Secção.....	2.891	0,065	0,092	—	0,032	0,005
7.ª »	896	0,007	0,084	—	0,032	0,005
Ramal de Our	159	0,877	0,096	—	0,027	0,004
» » Bel	98	0,037	0,085	—	0,033	0,005
» » San	152	—	0,080	—	0,036	0,005
» » Mor	46	—	0,076	—	0,032	0,005
Lastros ..... 6.ª Secção....	396	0,008	0,046	—	0,026	0,004
7.ª »	925	—	0,067	—	0,037	0,006
Ramal de Our	104	0,009	0,048	—	0,031	0,005
» » Bel	430	0,017	0,025	—	0,022	0,004
» » San	11	—	0,054	—	0,026	0,005
» » Mo	163	—	0,070	—	0,030	0,005
Manobras....	803	0,213	0,061	—	0,022	0,003
Totaes em 1918.....	13.269	0,177	0,070	—	0,030	0,005
» » 1917.....	11.496	0,928	0,077	—	0,030	0,005
Differença para mais.....	1.773	—	—	—	—	—
» » menos	—	0,751	0,007	—	—	—
Passageiros.....	4	1,127	0,037	—	0,035	0,006
Mixtos.....	218	3,744	0,075	—	0,035	0,005
Cargas.....	49	1,774	0,071	—	0,036	0,005
Lastros	133	1,065	0,042	—	0,033	0,004
Totaes em 1918.....	404	2,564	0,063	—	0,035	0,005
» » 1917.....	390	5,927	0,053	—	0,034	0,004
Differença para mais.....	14	—	0,010	—	0,001	0,001
» » menos.....	—	3,363	—	—	—	—

Percurso e consumo total e kilometrico de combustiveis, lubrificantes e estopa, durante o anno de 1918

b,—**Bitola de 1m,00**

SERVIÇOS	PERCURSO EM KILOMETROS	COMBUSTIVEIS: Carvão	COMBUSTIVEIS: Lenha em metros cubicos	LUBRIFICANTES: Graxa em kilogramas	LUBRIFICANTES: Oleo	[illegible]	CONSUMO KILOMETRICO: Carvão	CONSUMO KILOMETRICO: Lenha	CONSUMO KILOMETRICO: Graxa	CONSUMO KILOMETRICO: Oleo	CONSUMO KILOMETRICO: Estopa
Passageiros — 6.ª Secção	[illegible]	201.169	[illegible]	7	7.384	1.213	0,808	0,048	—	0,030	0,005
Passageiros — 7.ª »	[illegible]	1.537	[illegible]	—	7.848	1.285	0,006	0,047	—	0,050	0,005
Passageiros — Ramal de Bello Horizonte	[illegible]	34.544	[illegible]	—	1.112	105	0,881	0,047	—	0,028	0,003
Passageiros — » » Ouro Preto	[illegible]	11.083	[illegible]	—	150	26	2,079	0,073	—	0,028	0,005
Passageiros — » » Santa Barbara	[illegible]	312	[illegible]	1	10	3	0,530	0,030	—	0,027	0,005
Mixtos — 6.ª Secção	[illegible]	45.061	[illegible]	7	7.512	1.185	0,189	0,073	—	0,031	0,005
Mixtos — 7.ª »	[illegible]	2.632	[illegible]	—	8.460	1.336	0,010	0,080	—	0,033	0,005
Mixtos — Ramal de Ouro Preto	[illegible]	49.804	[illegible]	—	1.204	200	1,058	0,087	—	0,026	0,004
Mixtos — » Bello Horizonte	[illegible]	7.600	[illegible]	—	985	126	0,280	[illegible]	—	0,033	0,005
Mixtos — » » Santa Barbara	[illegible]	9.363	[illegible]	7	2.478	362	0,137	0,081	—	0,036	0,005
Mixtos — » » Montes Claros	[illegible]	—	[illegible]	—	1.613	258	—	0,072	—	0,026	0,004
Cargueiros — 6.ª Secção	[illegible]	37.121	52.482	12	18.301	2.801	0,065	0,092	—	0,032	0,005
Cargueiros — 7.ª »	[illegible]	1.286	14.078	—	5.847	866	0,007	0,081	—	0,032	0,005
Cargueiros — Ramal de Ouro Preto	[illegible]	31.676	3.450	—	970	159	[illegible]	0,096	—	0,027	0,004
Cargueiros — » » Bello Horizonte	[illegible]	922	1.825	—	707	98	0,037	0,085	—	0,033	0,005
Cargueiros — » » Santa Barbara	[illegible]	—	2.312	2	1.057	152	—	0,080	—	0,046	0,005
Cargueiros — » » Montes Claros	[illegible]	—	684	—	238	46	—	0,070	—	0,032	0,005
Lastros — 6.ª Secção	[illegible]	1.044	4.206	—	[illegible]	305	[illegible]	0,046	—	0,026	0,004
Lastros — 7.ª »	[illegible]	116	11.138	—	[illegible]	925	[illegible]	0,067	—	0,037	0,006
Lastros — Ramal de Ouro Preto	[illegible]	[illegible]	941	—	[illegible]	104	[illegible]	0,048	—	0,031	0,005
Lastros — » Bello Horizonte	[illegible]	[illegible]	2.821	—	[illegible]	430	[illegible]	0,025	—	0,022	0,004
Lastros — » » Santa Barbara	[illegible]	—	124	—	[illegible]	11	—	0,054	—	0,026	0,005
Lastros — » » Montes Claros	[illegible]	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	—	0,070	—	[illegible]	0,005
Manobras	232.881	49.511	14.[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0,061	—	[illegible]	0,003
Totaes em 1918	2.701.591	488.563	192.601	[illegible]	[illegible]	12.[illegible]	0,177	0,070	—	0,030	0,005
» » 1917	2.539.369	2.356.030	184.791	17	[illegible]	11.[illegible]	0,928	0,077	—	[illegible]	0,005
Differença para mais	222.222	—	7.810	[illegible]		1.773	—	—	—	—	—
» » menos	—	1.867.[illegible]		[illegible]	[illegible]	—	0,751	0,007	—	—	—

RAMAL DE PIRANGA

Passageiros	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Mixtos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0,055	—	[illegible]	0,005
Lastros	[illegible]	19.229	774	—	[illegible]	49	1,174	0,071	—	[illegible]	0,005
Manobras	30.181	32.149	1.235	—	[illegible]	152	1,065	0,047	—	[illegible]	0,004
Totaes em 1918	88.015	225.676	[illegible]	—	[illegible]	404	2,564	0,063	—	0,045	0,005
» » 1917	83.505	494.950	[illegible]	—	[illegible]	399	5,927	0,055	—	0,034	0,004
Differença para mais	4.510	—	577	—	177	14	—	0,010	—	0,001	0,001
» » menos	—	169.274	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—

Percurso e consum

LINHA

SERVIÇOS

Suburbios....	Linha Auxiliar...
	Rêde Fluminense
Passageiros..	1.ª Secção.....
	2.ª Secção.....
	Ramal de Porto I
	» » Portell
	» » Rio Pre
	» » Valenç
	» » Rio da
Mixtos.....	1.ª Secção.....
	2.ª Secção.....
	Ramal de Porto N
	» » Portella
	» » Rio Pret
	» » Valença.
	» » Rio das
Cargas.....	1.ª Secção.....
	2.ª Secção.....
	Ramal de Porto N
	» » Portella
	» » Rio Pre
	» » Valença
	» » Rio das
Lastros.....	1.ª Secção.....
	2.ª Secção.....
	Ramal de Porto N
	» » Portell
	» » Rio Pr
	» » Valenç
	» » Rio da
Manobras....	Linha Auxiliar...
	Rêde Fluminense..
Totaes em 1918.....	
» » 1917.....	
Differença para mais.....	
» » menos.....	

Percurso e consumo total e kilometrico de combustiveis, lubrificantes e estopa, durante o anno de 1918.

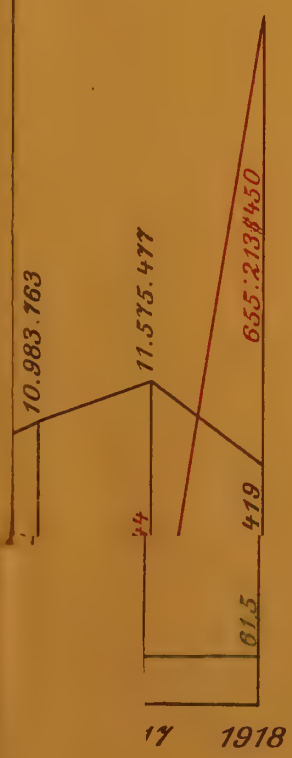
LINHA AUXILIAR E RÊDE FLUMINENSE

c) **Bitola de 1m,00**

SERVIÇOS		PERCURSO EM KILOMETROS	Combustiveis		Lubrificantes		Estopa em kilos	Consumo Kilometrico				
			Carvão em kilos						Lenha	Graxa	Oleo	Estopa
Suburbios ...	Linha Aux	[illegible]	1.078.007	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	3,922	0,076		[illegible]	[illegible]
	Rêde Fluman	[illegible]	20.282	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	0,970	0,080		[illegible]	[illegible]
[illegible]	1.ª Secção..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	4,287	0,040		[illegible]	[illegible]
	2.ª Secção....	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	304	4,169	0,057	—	[illegible]	[illegible]
	Ramal do Porto Novo.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	3	2,255	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
	» » Portella	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	174	25	5,025	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
	» » Rio Preto.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	186	29	0,905	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
	» » Valença...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	311	3	0,834	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
	» » Rio das Flores.	[illegible]	[illegible]	[illegible]								
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	2.974	440	0,940	0,093	—	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	3.307	686	4,784	0,076	—	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	1.839	303	0,614	0,072	—	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	1.230	216	1,014	0,080	—	[illegible]	[illegible]
	» » [illegible]nça.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	3.057	495	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
	» » Rio das [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	5	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	0,104
[illegible]	1.ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	0,037	0,006
	2.ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	0,041	0,008
	Ramal do Porto No[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	0,043	0,007
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	0,033	0,005
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		0,034	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		0,031	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	0,032	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	90	1,726	[illegible]	—	0,018	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		531	[illegible]	0,851	[illegible]	—	0,019	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		684	117	0,016	[illegible]	—	0,022	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]		54	[illegible]	—	[illegible]	—	0,037	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	230	0,007	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
Manobras....	Linha Auxiliar.. ...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	0,047	0,102
	Rêde Fluminense.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
» » [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	0,024	0,006
Dubrets. [illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	0,042	—	—	—
» » [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]

comotivas,

locomotivas



ESCALAS:

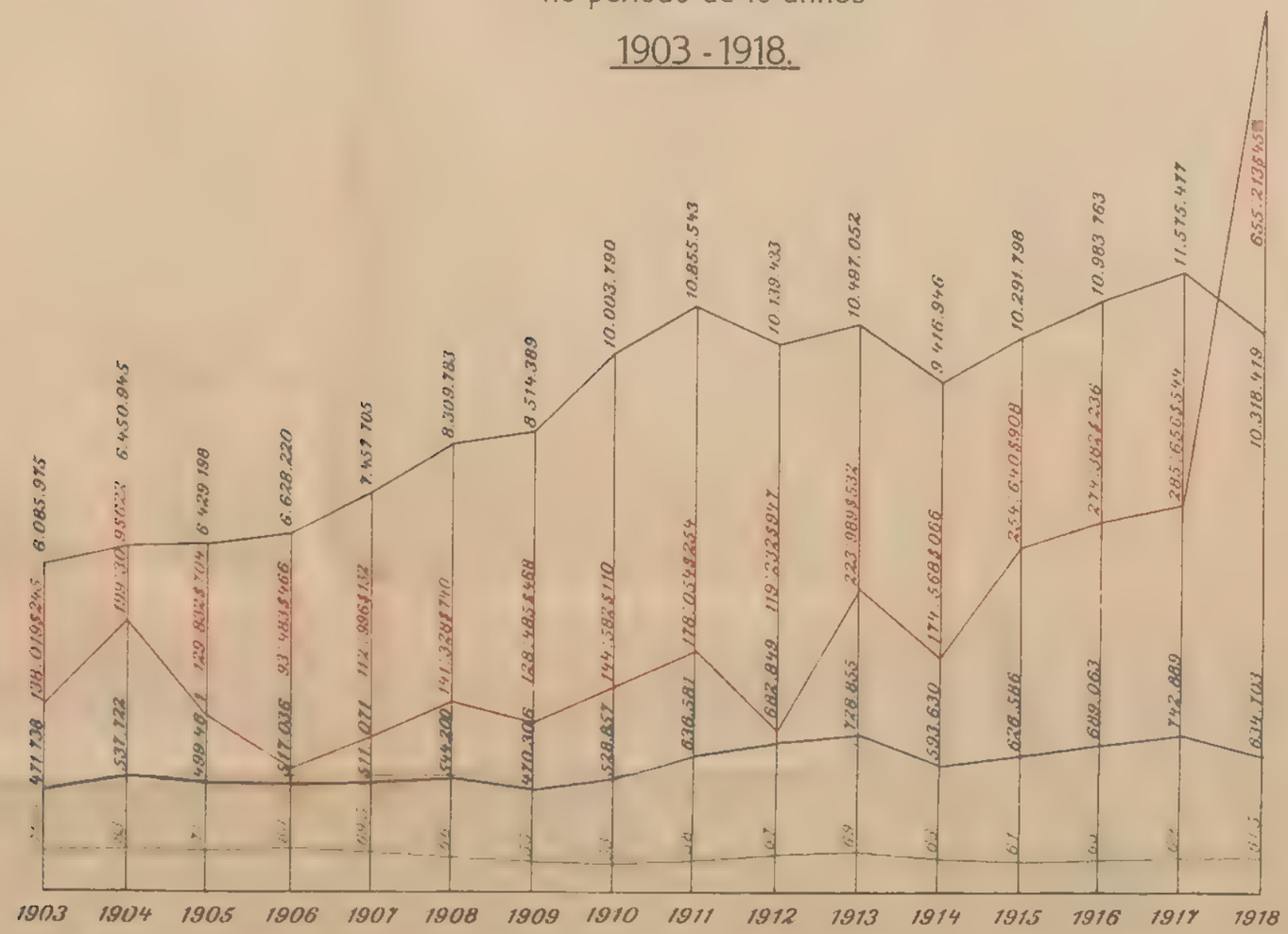
ırso	———	$1^m/_m$ = 100.000 Klms.
eza total	———	$1^m/_m$ = 4:000$000
umo total	———	$1^m/_m$ = 25.000 Lts.
, kilometrico	———	$1^m/_m$ = 10 millilitros

Bitolas de 1m60

Consumo total e despeza com oleo lubrificante para locomotivas, consumo medio por locomotiva-kilometro e percurso das locomotivas no serviço do trafego, excluidas as manobras,

no periodo de 16 annos

1903 - 1918.



ESCALAS:

Percurso ..... 1m/m = 100.000 Klms.
Despeza total ..... 1m/m = 4:000$000
Consumo total ..... 1m/m = 25.000 Lts.
" - kilometrico ..... 1m/m = 10 millilitros

Offinas - 16 de Agosto de 1919

III — Despezas de conducção de trens

As despezas de conducção de trens, tanto em serviço do Trafego como do Lastro e Manobras, importaram no anno de 1918 em Rs. 31.337:791$332.

a)—Em serviço do Trafego:

Linhas da bitola de 1m,60		—	24.988:019$818
Linhas da bitola de 1m,00	Lafayette	993:782$961	—
	Sete Lagôas	920:844$422	—
	Linha Auxiliar	1.590:644$160	—
	Rêde Fluminense	304:350$442	—
	Ramal de Piranga	68:135$314	3.877:757$299
Manobras: bitola de 1m,60		1.395:706$830	—
» » » 1m,00		230:327$295	1.626:034$125

b)—Em serviço do Lastro:

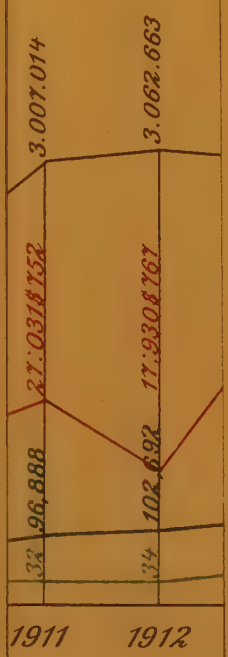
Linhas da bitola de 1m,60		—	507:757$465
Linhas da bitola de 1m,00	Lafayette	101:127$305	—
	Sete Lagôas	110:196$620	—
	Linha Auxiliar	59:879$400	—
	Rêde Fluminense	48:527$700	—
	Ramal de Piranga	18:491$600	338:222$625
Total em Rs		—	31.337:791$332

Os quadros seguintes demonstram estas despezas, tanto em pessoal como em material, referente a locomotiva-kilometro, e, sua comparação com as do anno de 1917.

OCOMOÇÃO

la de 1m00

n oleo lu
-kilomet
go, exclui
odo de 16 a
903-1918



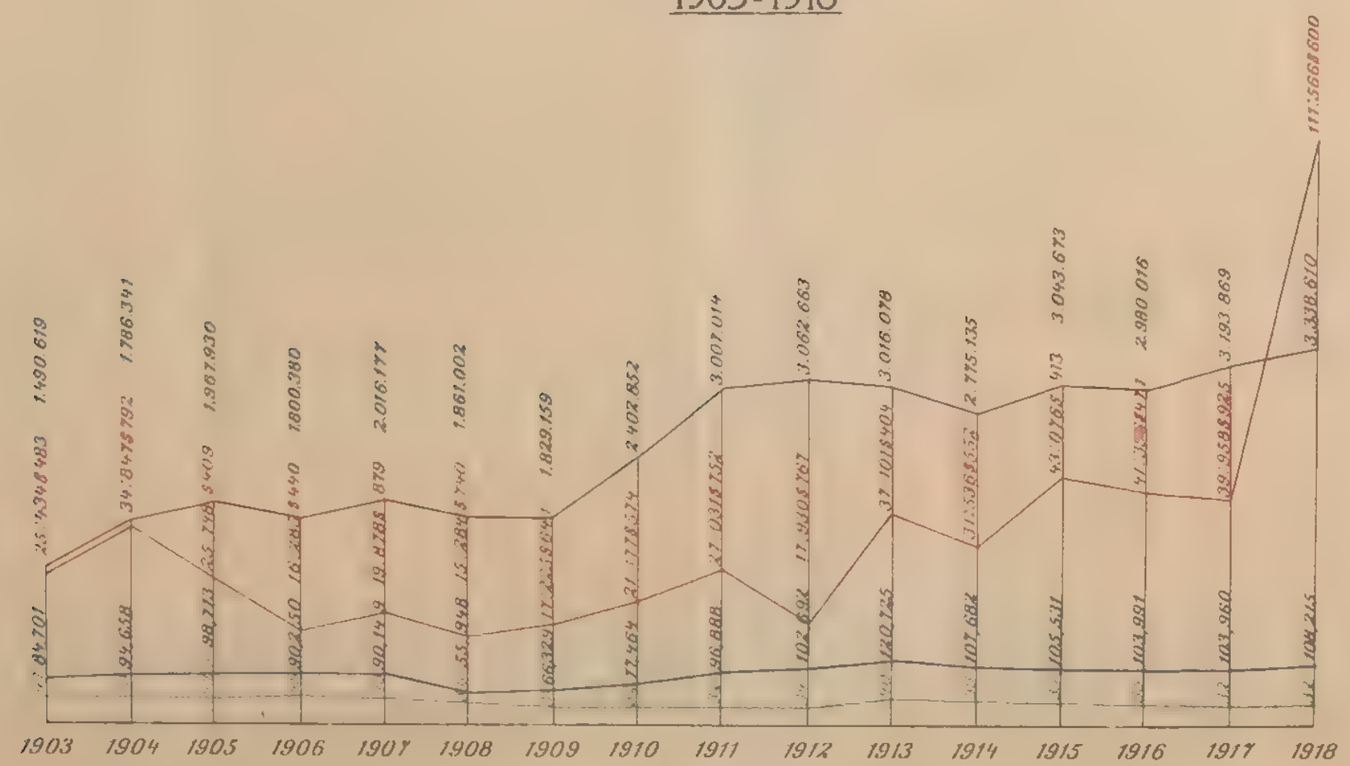
LAS

00 Klms.
0$000
00 Lts.
millilitros

Consumo total e despeza com oleo lubrificante para locomotivas, consumo medio por locomotiva-kilometro e percurso das locomotivas no serviço do trafego, excluidas as manobras,

no periodo de 16 annos

1903-1918



ESCALAS

Percurso	1m/m = 50.000 Klms.
Despeza total	1m/m = 1:000$000
Consumo total	1m/m = 10.000 Lts.
. kilometrico	1m/m = 10 millilitros

ANNOS	NU	AS				
		IAL		PESSOAL E MATERIAL		
	De Locomoti kilometr	Locomotiva kilometro	Por Vehiculo kilometro	TOTAES	Por Locomotiva kilometro	Por Vehiculo kilometro
Bitola de 1m,60:						
1918	10.318.4	082,4	118,9	24.988:019$818	2.421,6	138,2
1917	11.575.4	399,2	133,5	30.828:952$510	2.663,2	148,2
mais	.....	.....	.....	.....	.....	.....
menos	1.257.(	316,8	14,6	5.840:932$692	241,6	10,0
Lafayette—Bitola de 1m,00:						
1918	976.1	753,2	45,5	993:782$961	1.017,6	61,5
1917	925.(	723,2	47,5	949:475$363	1.026,4	67,3
mais	51.1	30,0	.....	44:307$598	.....	.....
menos	.....	.....	2,0	.....	8,8	5,8
Sete Lagôas—Bitola de 1m,00:						
1918	1.126.1	613,0	88,4	920:844$422	817,1	.....
1917	1.075.1	472,4	69,3	755.905$066	702,5	117,9
mais	50.1	140,6	19,1	164:939$356	114,9	103,1
menos	.....	.....	.....	.....	.....	14,8
Linha Auxiliar—Bitola de 1m,00:						
1918	972.1	186,1	72,1	1.590:644$160	1.636,1	99,5
1917	921.7	979,4	131,6	2.163:589$758	2.347,3	156,0
mais	50.4	.....	.....	.....	.....	.....
menos	.....	793,3	59,5	572:945$598	711,2	56,5
Rêde Fluminense—Bitola de 1m,00:						
1918	205.8	877,2	74,2	304:350$442	1.481,0	125,3
1917	214.(	062,9	97,5	347:782$564	1.620,4	148,7
mais	.....	.....	.....	.....	.....	.....
menos	9.1	185,7	23,3	43:132$122	139,4	23,4
Ramal de Piranga—Bitola de 1m,00:						
1918	57.8	996,1	131,7	68:135$314	1.178,1	159,4
1917	51.8	362,5	149,3	80:540$142	1.554,5	170,4
mais	6.0	.....	.....	.....	.....	.....
menos	.....	366,4	14,6	12:404$828	376,4	11,0

a) — Serviço do Trafego

ANNOS	NUMEROS		DESPEZAS							
			PESSOAL			MATERIAL			PESSOAL E MATERIAL		
	[illegible]	[illegible]	TOTAES	Por locomotiva kilometro	Por vehiculo kilometro	TOTAES	[illegible]	Por [illegible]	TOTAES	[illegible]	Por vehiculo [illegible]
Bitola de 1m,60:											
1918	19.318.418	180.687.042	[illegible]	339,2	19,3	21.487:103$162	2.082,1	114,2	24.988:010$818	2.421,6	133,2
1917	11.575.477	207.900.974	[illegible]	264,0	14,7	27.772:679$079	2.399,2	133,5	30.828:052$610	2.663,[illegible]	148,[illegible]
[illegible]			444:[illegible]	15,2	4,[illegible]						
[illegible]	1.257.[illegible]	[illegible]				[illegible]	[illegible]	14,6	[illegible]	241,6	16,0
Lafayette — Bitola de 1m,00:											
1918	976.[illegible]	10.140.030	[illegible]	364,1	19,0	735:537$033	[illegible]	43,6	903:782$901	1.017,6	61,[illegible]
1917	925.034	14.191.652	[illegible]	361,2	19,8	605:931$208	[illegible]	47,[illegible]	949:475$803	1.026,4	67,3
[illegible]	51.[illegible]	2.031.400				[illegible]	[illegible]		[illegible]		
[illegible]			[illegible]	38,[illegible]	[illegible]			2,0			1,8
Sete Lagôas — Bitola de 1m,00:											
1918	1.126.501	[illegible]	230:207$537	204,4	29,[illegible]	[illegible]	613,0	[illegible]	920.[illegible]$422	[illegible]	
1917	1.075.[illegible]	[illegible]	247:041$984	230,1	33,8	508:203$082	472,4	69,3	[illegible]	702,[illegible]	117,9
[illegible]	50.913	478.320				[illegible]	140,6	19,1	164:[illegible]$566	114,9	193,1
[illegible]			[illegible]	25,7	1,[illegible]						14,[illegible]
Linha [illegible] — Bitola de 1m,00:											
1918	972.179	15.980.617	[illegible]	459,0	27,4	1.163:002$178	1.186,1	72,1	1.500:644$160	1.536,1	93,5
1917	[illegible]	13.861.425	[illegible]	367,9	24,4	1.824:450$252	1.979,4	131,6	2.163:589$758	2.347,3	156,0
[illegible]	50.473	2.119.192	98:418$456	82,1	3,0						
[illegible]						671:[illegible]$054	[illegible]	31,5	573:945$598	711,[illegible]	56,5
Rêde Fluminense — Bitola de 1m,00:											
1918	20[illegible]	[illegible]	124:080$371	603,8	51,1	180:270$071	[illegible]	74,2	301:350$442	1.4[illegible]	125,3
1917	214.[illegible]	[illegible]	119:645$440	[illegible]	51,2	228:137$124	1.002,9	97,5	347.782$564	1.520,4	148,7
[illegible]	[illegible]	[illegible]	4:434$931	46,3	[illegible]						
[illegible]	[illegible]				0,[illegible]	47:[illegible]	185,7	23,5	43:[illegible]$122	139,4	22,4
Ramal de [illegible] — Bitola de 1m,00:											
1918	57.834	427.968	10:627$500	182,0	24,7	57:607$814	996,1	134,7	[illegible]$314	1.178,1	159,4
1917	51.811	472.560	9:947$500	192,0	21,1	70:692$642	1.362,5	149,3	[illegible]$142	1.554,5	170,4
[illegible]	[illegible]		[illegible]		3,6						
[illegible]		42.260		10,0		12.[illegible]$2[illegible]	306,4	11,6	12:464$828	376,4	11,0

DESPEZAS

ANN	ERIAL	Por Locomotiva kilometro	TOTAL	Por Locomotiva kilometro
Bitola de 1m,60:				
1918	2:502$330	938,8	1.395:706$830	1.071,8
1917	7:280$536	1.345,5	1.817:501$536	1.512,1
mais	.....	.....	.....	.....
men	4:778$206	406,7	421:794$706	440,3
Lafayette—Bitola de 1m,00:				
1918	3:504$684	514,9	107:522$785	592,1
1917	2:976$143	476,5	63:636$643	572,4
mais	):528$542	38,4	43:886$142	19,7
men	.....	.....	.....	.....
Sete Lagôas—Bitola de 1m,00				
1918	9:153$600	373,2	22:285$600	434,2
1917	:793$984	267,8	13:618$984	309,3
mais	):359$616	105,4	8:666$616	124,9
men	.....	.....	.....	.....
Linha Auxiliar—Bitola de 1m				
1918	:767$635	392,7	55:306$135	560,2
1917	:547$704	1.201,0	106:328$404	1.426,1
mais	.....	.....	.....	.....
men	:780$069	808,3	51:022$269	865,9
Rêde Fluminense—Bitola de				
1918	:999$275	574,8	45:212$775	618,7
1917	:608$271	979,2	42:514$271	1.025,2
mais	:391$004	.....	2:698$504	.....
men	.....	404,4	.....	406,5

b) — Serviço de Manobras

ANNOS	Numero de Locomotivas kilometro	DESPEZAS					
		PESSOAL	Por Locomotiva kilometro	MATERIAL	Por Locomotiva kilometro	TOTAL	Por Locomotiva kilometro
Bitola de 1m,60:							
1918	1.302.171	[illegible]	133,0	1.222:5028330	938,8	1.305:7068830	1.071,8
1917	1.201.980	[illegible]	166,0	1.017:2808530	1.346,8	1.817:5018530	1.512,1
mais	100.161	.....	.....	.....	.....	.....	.....
menos	.....	[illegible]0168500	33,0	301:7788206	405,7	421:7948706	440,3
Lafayette—Bitola de 1m,00:							
1918	181.608	14:0188100	77,2	93:5049084	514,9	107:5228785	592,1
1917	111.174	10:0008500	95,0	52:0709143	476,5	63:0608643	572,4
mais	[illegible]	[illegible]	..	40:6288542	38,4	43:8803142	19,7
menos	.....	.....	18,7	.....	.....	.....	.....
Sete Lagôas—Bitola de 1m,00:							
1918	[illegible]	[illegible]	61,[illegible]	19:1533600	373,2	22:2853600	434,2
1917	[illegible]	[illegible]	41,6	11:7933084	267,8	13:6183084	309,3
mais	[illegible]	1:307$000	19,5	7:3503016	105,4	8:6603016	124,9
menos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Linha Auxiliar—Bitola de 1m,00:							
1918	98.711	16:5388300	167,5	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1917	74.856	16:7805700	225,1	[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	1.420,1
mais	[illegible]	.....	.....	.....	.....	.....	.....
menos	.....	2428200	57,[illegible]	[illegible]	[illegible]	51:022$269	[illegible]
Rede Fluminense—Bitola de 1m,00:							
1918	73.[illegible]	[illegible]	4[illegible]	41:0008275	574,9	45:2128775	618,7
1917	41.467	[illegible]	4[illegible]	40:6088271	[illegible]	42:5148271	1.025,2
mais	31.589	[illegible]	.....	[illegible]	.....	[illegible]	.....
menos	.....	.....	[illegible]	.....	401,[illegible]	.....	406,[illegible]

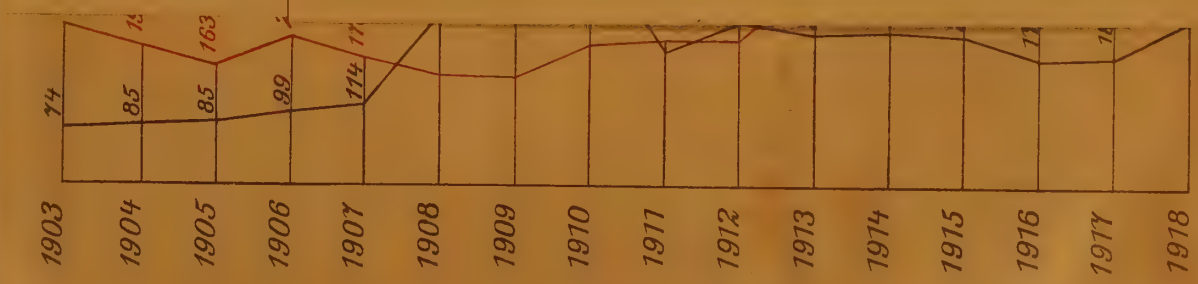
ANNOS	DESPEZAS				
	Locomotiva kilometro	MATERIAL	Por Locomotiva kilometro	TOTAL	Por Locomotiva kilometro
Bitola de 1m,60:					
1918	111,1	440:082$665	722,5	507:757$465	833,6
1917	114,5	645:442$808	1071,0	714:464$308	1185,5
mais	.....	.....	.....	.....	.....
menos	3,4	205:360$143	348,5	206:706$843	351,9
Lafayette — Bitola de 1m,00:					
1918	122,3	74:034$405	334,1	101:127$305	456,4
1917	130,7	78:584$292	405,1	103:959$092	535,8
mais	.....	.....	.....	.....	.....
menos	8,4	4.549$887	71,0	2:831$787	79,4
Sete Lagôas — Bitola de 1m,00					
1918	71,6	95:578$320	468,4	110:196$620	540,0
1917	81,8	68:250$087	360,8	83:733$087	442,6
mais	.....	27:328$233	107,6	26:463$533	97,4
menos	10,2	.....	.....	.....	.....
Linha Auxiliar — Bitola de 1					
1918	116,8	49:986$900	525,5	59:879$400	642,3
1917	156,4	101:107$985	1214,8	114:117$985	1371,2
mais	.....	.....	.....	.....	.....
menos	39,6	52:121$085	689,3	54:238$585	728,9
Rêde Fluminense — Bitola de					
1918	106,9	40:635$700	550,4	48:527$700	657,3
1917	119,2	37:749$448	606,0	45:175$448	725,2
mais	.....	2:886$252	.....	3:352$252	.....
menos	12,3	.....	55,6	.....	67,9
Ramal do Piranga — Bitola d					
1918	119,3	11:888$100	493,3	18:491$600	612,6
1917	112,9	19:799$249	624,7	23:378$749	737,6
mais	6,4	.....	.....	.....	.....
menos	.....	4:911$149	131,4	4:887$149	125,0

c) — Serviço do Lastro

ANNOS	Numero de Locomotivas Kilometro	DESPEZAS					
		PESSOAL	Por Locomotiva Kilometro	MATERIAL	Por Locomotiva Kilometro	TOTAL	Por Locomotiva Kilometro
Bitola de 1m,60:							
1918	[illegible]	[illegible]	111,1	440:082$605	722,5	507:757$405	893,0
1917	[illegible]	[illegible]	[illegible]	645:442$808	1071,0	714:464$308	1186,6
mais	[illegible]	.....	.....	.....	.....	.....	.....
menos	.....	1:346$700	3,4	205:360$143	[illegible]	206:706$843	351,0
Cantareira — Bitola de 1m,00							
1918	221.568	27:002$000	122,3	74:034$405	334,1	101:127$305	456,4
1917	194.009	25:374$800	130,7	78:584$292	405,1	103:959$092	535,8
mais	[illegible]	[illegible]	.....	.....	.....	.....	.....
menos	.....	.....	8,4	4:649$867	71,0	[illegible]	79,1
Sete Lagôas — Bitola de 1m,00							
1918	[illegible]	14:618$300	71,6	95:574$930	468,4	110:193$020	540,0
1917	[illegible]	15:183$000	81,8	68:250$087	360,3	83:433$087	442,0
mais	14.676	.....	.....	27:324$233	107,6	26:403$533	97,4
menos	.....	564$700	10,2	.....	.....	.....	.....
Linha Auxiliar — Bitola de 1m,00:							
1918	[illegible]	10:892$500	116,5	49:986$000	[illegible]	[illegible]	642,5
1917	[illegible]	13:010$000	156,4	101:107$985	[illegible]	114:117$985	1371,2
mais	9.996	.....	.....	.....	.....	.....	.....
menos	.....	2:117$500	34,0	52:121$085	689,5	54:238$585	728,9
Rêde Fluminense — Bitola de 1m,00:							
1918	[illegible]	[illegible]	[illegible]	40:636$700	550,4	48:527$700	657,5
1917	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	606,0	45:176$448	725,2
mais	11.552	[illegible]	.....	[illegible]	.....	3:352$252	.....
menos	.....	.....	12,5	.....	55,6	.....	67,9
Ramal do Piranga — Bitola de 1m,00							
1918	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	18:491$600	612,0
1917	31.194	[illegible]	112,7	[illegible]	624,7	[illegible]	737,6
mais	.....	24800	0,4	.....	.....	.....	.....
menos	1.518	.....	.....	4:911$149	131,4	4:887$149	125,0

no anno de 1918

	s	Estopa	Diversos	Total	Total geral	Observações
	793	9:725$742	10:011$090	2.703:603$887	2.878:803$887	
	657	82:885$018	991:098$003	18.783:589$275	22.109:215$931	
	850	4:360$000	1:212$700	440:082$665	507:757$465	
	150	6:876$200	2:634$100	1.222:502$330	1.395:706$830	
	800	6:749$430	99:846$568	735:537$933	993:782$961	
	150	1:470$710	630$600	74:034$405	101:127$305	
	750	987$010	357$800	93:504$685	107:522$785	
	300	7:909$990	85:949$863	690:576$885	920:844$122	
	850	1:445$930	522$400	95:578$320	110:196$620	
	800	108$300	89$500	19:153$600	22:285$600	
Com locomo	646	2:615$667	764$114	340:920$072	453:270$492	
	704	5:258$983	73:865$326	812:172$106	1.137:373$668	
	550	446$520	90$900	48:986$900	59:8.9$400	
	950	332$910	85$600	38:767$635	55:306$135	
	871	127$491	258$536	15:785$575	20:838$075	
	529	954$359	25:595$064	164:484$496	283:512$367	
	050	318$190	65$400	40:635$700	48:527$700	
	850	363$960	50$500	41:999$275	45:212$775	
	750	378$750	403$100	57:607$814	68:135$314	
	200	191$160	14$500	14:888$100	18:491$600	
	200	133:506$320	1.293:527$664	26.434:411$658	31.337:791$332	
	470	106:418$880	552:585$344	32.840:156$113	37.261:748$459	
	730	27:087$440	740:942$320	.....	.....	
	...	.....	.....	6.405:744$455	5.923:957$127	
P		—	—	1$935	2$294	
		—	—	1$886	2$139	
		—	—	49	155	
		—	—	—	—	



ESCALAS { 1m/m = 10 réis
1m/m = 10 reparações

16-8-1919

Discriminação das despezas feitas com o serviço de condução de trens no anno de 1916

DESIGNAÇÃO		PESSOAL	CARVÃO EM PEDRA	CARVÃO PULVERISADO	OLEO COMBUSTIVEL	LENHA	GRAXA	AGUA	OLEOS LUBRIFICANTES	ESTOPA	DIVERSOS	TOTAL	TOTAL GERAL	OBSERVAÇÕES
Con locomotivas 80. Bitola de 1m,60	Trens de suburbios...	175:200$000	1.970:098$911		437:033$341	218:407$000	...	...	67:[illegible]	9:725$742	10:011$000	2.703:003$887	2.878:803$897	
	» do interior.....	3.[illegible]	11.724:519$291	917:302$701	305:806$209	4.149:390$000	18$010	15:101$390	[illegible]	82:885$018	991:008$003	18.793:589$276	22.[illegible]	
	» de lastro.....	67:[illegible]	110:150$115			295:204$000	...	...	29:165$[illegible]	4:300$000	1:212$700	440:[illegible]	[illegible]	
	Manobras.....	173:204$500	648:591$980			519:442$000	...	...	44:[illegible]$150	6:876$200	2:634$100	1.222:602$330	1.3[illegible]	
1m,00 Lafayette	Trens do interior.....	258:245$028	53:980$280			412:[illegible]	54$020	87$235	30:232$000	[illegible]	90:846$[illegible]	735:[illegible]$933	[illegible]	
	» de lastro.....	27:[illegible]	6:248$515			64:[illegible]	[illegible]	...	6:452$150	1:[illegible]	630$600	74:034$405	[illegible]	
	Manobras.....	14:018$100	6:040$215			[illegible]	18$110	...	4:723$750	[illegible]	357$800	93:504$085	107:[illegible]	
1m,00 Sete Lagoas	Trens do interior	236:[illegible]	1:611$235			[illegible]	...	[illegible]	37:[illegible]$000	7:900$090	85:[illegible]	690:570$885	[illegible]	
	» de lastro.....	14:[illegible]	195$140			86:891$000	...	...	[illegible]:699$850	1:415$930	[illegible]	95:578$320	[illegible]	
	Manobras.....	3:132$000	...			18:347$000	...	...	008$800	108$800	[illegible]	19:153$600	22:285$600	
1m,00 L. Auxiliar	Trens de suburbios...	112:350$420	132:007$750			195:900$000	...	...	10:996$040	2:015$007	5[illegible]	340:920$072	[illegible]	
	» do interior.	325:201$562	37[illegible]			328:[illegible]	...	1:276$420	23:808$704	5:258$983	[illegible]	[illegible]	1.157:573$66[illegible]	
	» de lastro	10:892$500	11:[illegible]			3[illegible]	...	...	1:044$550	440$520	[illegible]	[illegible]	50:894$400	
	Manobras	16:538$500	7:[illegible]			29:[illegible]	...	...	1:737$050	332$010	[illegible]	[illegible]	55:300$135	
1m,00 R. Fluminense	Trens de suburbios ...	5:052$500	2:495$213			[illegible]	...	...	660$871	127$491	[illegible]	15:785$573	[illegible]	
	» do interior.	119:027$571	5:047$056			126:[illegible]	...	105$952	6:114$529	954$369	25:505$064	164:484$406	[illegible]	
	» de lastro.	7:892$000	93$000			[illegible]	...	...	1:778$050	318$190	65$400	40:635$700	[illegible]	
	Manobras ...	3:213$500	3:445$965			30:[illegible]	...	...	1:800$850	363$960	50$500	41:990$275	15:212$775	
1m,00 Piranga	Trens do interior	10:527$500	24:9[illegible]			29:778$000	...	...	2:114$750	378$750	403$100	57:007$814	68:135$314	
	» de lastro.....	3:603$500	4:872$240			[illegible]:785$000	...	...	1:024$200	191$160	145$500	14:888$100	18:491$600	
	Total em 1917.....	1.903:370$074	15.086:623$853	917:302$701	743:439$550	7.371:133$000	603$870	21:087$500	867:724$200	123:506$320	[illegible]	26.434:111$658	31.337:791$332	
	» » 1916.....	1.421:592$440	26.003:027$500	388:302$300	2.459:170$720	2.930:177$003	183$850	34:400$780	305:488$470	100:418$880	[illegible]	32.840:150$113	37.261:748$450	
	Differença para mais...	481:777$628		528:440$201	.....	4.440:955$997	480$020	.....	602:235$730	27:087$440	[illegible]	.....	.....	
	» » menos.	...	10.916:404$707	.....	1.715:737$170	.....	.....	13:318$280	...	...	...	6.405:744$455	5.923:957$127	
Por locomotiva kilometro em 1917		359	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18$935	23$294	
» » » » 1916		253	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18$886	25$139	
	Differença para mais..	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	155	
	» » menos.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

E. F. C. B. LOCOMOÇÃO

Custo Kilometrico das reparações e numero de reparações de locomotivas

no periodo de 16 annos - 1903-1918

BITOLA DE 1m60

OBS: * Custo por loc.-kilm. no serviço do trafego propriamente dito.

BITOLA DE 1m00

ESCALAS { 1m/m = 10 réis
1m/m = 10 reparações

16-8-1919

OFFIDSITOS

Relotivas

TYPOS	ero de ações	GRA	PEQUENAS		l de ações	TOTAES	
			ôas				
jantes	3	27:185$552	686$139	9:014$556	16	53:619$415	29:836$288
gas	9	81:066$802	223$847	8:679$862	28	119:162$049	73:721$396
tos	—	—	—	—	—	—	—
nobras	—	—	—	—	—	—	—
Somma	12	108:252$354	909$986	17:694$418	44	172:781$464	103:557$684
			Sete Lagôas				
ajantes	3	44:729$236	—	—	3	44:729$236	76:505$356
rgas	2	18:361$874	—	—	2	18:361$874	37:650$905
ixtos	—	—	—	—	—	—	—
anobras	—	—	—	—	—	—	—
Somma	5	63:091$110	—	—	5	63:091$110	114:156$261
			j) — êde Fluminense				
Viajantes	1	13:848$238	080$490	373$563	2	14:928$728	12:271$865
Cargas	5	27:514$156	756$348	3:306$716	12	42:564$397	49:053$305
Mixtos	1	15:351$506	789$134	808$730	4	20:923$488	15:708$230
Manobras	1	8:081$779	697$202	392$332	3	13:319$961	7:652$559
Somma	8	64:795$679	323$174	4:881$341	21	91:736$574	84:685$959
			a				
Viajantes	—	—	—	—	—	—	—
Cargas	1	16:052$340	205$025	1:951$164	4	22:257$365	18:460$156
Mixtos	—	—	—	—	—	—	—
obras	—	—	—	—	—	—	—
Somma	1	16:052$340	205$025	1:951$164	4	22:257$365	18:460$156
			Piranga				
antes	—	—	—	—	—	—	—
gas	—	—	—	—	—	—	—
tos	—	—	—	—	—	—	—
obras	—	—	—	—	1	3:774$868	2:478$495
Somma	—	—	—	—	1	3:774$868	2:478$495

3.ª PARTE

OFFICINAS E DEPOSITOS

Reparação de Locomotivas

Locomotivas da bitola de 1m,60

a) — Officinas do Engenho de Dentro

TYPOS	Numero de reparações	GRANDES			MÉDIAS			PEQUENAS		Total de reparações	TOTAES	
		Pessoal	Material		Pessoal	Material		Pessoal	Material		Pessoal	Material
Viajantes	20	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	37	456:679$534	[illegible]
Cargas	11	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	19	321:018$100	208:724$171
Mistos	—	—	—		—	—		—	—	—	—	—
Manobras	4	[illegible]	61:929$984					[illegible]	[illegible]	7	[illegible]	63:045$079
Somma	35	[illegible]	608:741$879	7	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	886:820$548	613:826$280

b) — Officinas dos Depositos

Viajantes	31	294:481$381	338:677$351	64	226:476$353	181:820$904	88	[illegible]	[illegible]	186	665:526$689	611:296$328
Cargas	32	302:510$885	455:868$092	50	154:070$876	180:176$974	68	[illegible]	[illegible]	150	567:813$402	731:026$197
Mistos	1	19:140$643	12:236$924	—	—	—	3	[illegible]	[illegible]	4	[illegible]:198$534	15:1[illegible]$057
Manobras	—	—	—	1	2:526$462	2:806$441	4	[illegible]	[illegible]	5	9:840$039	7:782$701
Somma	67	616:132$909	806:078$937	115	383:173$681	364:804$920	163	267:029$534	196:303$047	345	1.266:349$124	1.307:784$083

c) — Officinas do Deposito de Lafayette

Viajantes	2	13:706$170	15:4[illegible]	1	2:864$100	4:233$524	14	5:620$188	[illegible]	17	22:[illegible]$527	25:416$167
Cargas	—	—	—	1	4:030$244	3:842$004	18	1:764$127	[illegible]	19	6:717$571	5:109$827
Mistos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Manobras	—	—	—	—	—	—	1	[illegible]	[illegible]	1	1:312$023	756$738
Somma	2	13:706$170	15:426$925	2	7:894$413	8:075$528	33	[illegible]	[illegible]	37	30:110$221	31:281$732

Locomotivas da bitola de 1m,00

d) — Officinas do Engenho de Dentro — Linha Auxiliar

Viajantes	—	—	—	—	—	—	—	—	1:525$400	2	—	1:525$400
Cargas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mistos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Manobras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Somma	—	—	—	—	—	—	—	—	1:525$400	2	—	1:525$400

e) — Officinas do Deposito de Portella — Linha Auxiliar

Viajantes	4	[illegible]	[illegible]	6	20:880$802	18:256$018	13	18:334$024	12:929$806	23	72:028$076	61:546$802
Cargas	7	[illegible]	[illegible]	6	21:895$595	20:596$531	6	16:090$961	9:184$593	19	81:755$428	85:572$130
Mistos	2	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	—	—	1	5:936$972	6:322$519
Manobras	—	—	—	1	3:723$680	1:676$174	1	462$955	317$429	2	4:186$644	1:993$603
Somma	12	88:509$140	92:471$453	12	46:509$130	40:530$723	20	25:[illegible]$840	22:431$878	44	163:907$119	155:434$054

f) — Officinas do 3º Deposito — Linha Auxiliar

Viajantes	—	—	—	—	—	—	9	1:068$710	458$398	9	1:068$710	458$398
Cargas	—	—	—	—	—	—	7	926$809	130$056	7	926$809	130$056
Mistos	—	—	—	—	—	—	2	253$841	112$084	2	253$841	112$084
Manobras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Somma	—	—	—	—	—	—	18	2:249$360	709$538	18	2:249$360	709$538

g) — Officinas do Deposito de Lafayette

Viajantes	2	15:068$598	14:271$082	1	4:810$557	5:153$140	9	7:731$665	9:087$189	12	27:008$820	27:111$411
Cargas	4	41:243$087	36:467$874	5	15:328$554	17:000$278	18	24:944$356	21:409$616	27	81:515$477	74:937$708
Mistos	—	—	—	—	—	—	1	[illegible]:457$055	1:393$837	1	2:457$055	1:393$837
Manobras	1	7:646$161	6:357$698	1	4:690$100	[illegible]4:040$297	3	[illegible]:368$112	1:422$318	5	14:072$373	11:820$613
Somma	7	63:957$846	57:096$654	7	24:829$211	26:253$715	31	37:[illegible]$368	33:912$960	45	125:630$425	117:263$629

h) — Officinas do Deposito de Sete Lagôas

Viajantes	—	27:185$562	18:277$495	1	4:747$724	2:644$237	12	21:086$139	9:014$556	16	53:610$415	29:836$288
Cargas	—	81:066$802	58:188$345	4	15:871$400	6:003$189	15	22:[illegible]$847	8:670$802	28	119:162$040	73:721$306
Mistos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Manobras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Somma	12	108:252$364	76:315$840	5	20:619$124	9:447$416	27	43:[illegible]$986	17:[illegible]$418	44	172:781$404	103:557$684

i) — Officinas do Deposito de Norte — Locomotivas de Sete Lagôas

Viajantes	3	41:720$236	76:505$356	—		—	—	—		3	41:720$236	76:505$356
Cargas	2	18:361$874	37:050$905	—		—	—			2	18:361$874	37:050$905
Mistos	—	—		—		—				—		—
Manobras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Somma	5	63:091$110	114:556$261	—	—	—	—			5	63:091$110	114:556$261

j) — Officinas do Deposito de Valença — Locomotivas da Rêde Fluminense

Viajantes	1	13:[illegible]	11:[illegible]	—			1	[illegible]	37:[illegible]	2	14:[illegible]	12:271$860
Cargas	4	27:[illegible]	31:[illegible]	8	[illegible]	14:[illegible]	4	[illegible]	[illegible]	12	42:[illegible]	49:015$005
Mistos	1	15:[illegible]	11:[illegible]	1	[illegible]	[illegible]	2	[illegible]	[illegible]	4	20:[illegible]	15:708$230
Manobras	1	8:081$179	[illegible]	1	[illegible]	1:711$[illegible]	1	[illegible]	[illegible]	3	13:319$961	7:602$350
Somma	8	64:795$679	61:[illegible]	10	17:[illegible]	15:[illegible]	8	[illegible]	4:[illegible]	21	91:[illegible]$674	84:[illegible]

k) — Officinas do 4º Deposito — Ramal de Piranga

Viajantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cargas	1	16:052$340	16:508$002	—	—	—	3	6:[illegible]	1:951$164	4	22:257$365	18:400$156
Mistos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Manobras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Somma	1	16:052$340	16:508$002	—	—	—	3	6:305$025	1:951$164	4	22:257$365	18:400$156

l) — Officinas do Deposito de Lafayette — Ramal de Piranga

Viajantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cargas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mistos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Manobras	—	—	—	1	3:774$868	2:478$495	—	—	—	1	3:774$868	2:478$495
Somma	—	—	—	1	3:774$868	2:478$495	—	—	—	1	3:774$868	2:478$495

As reparações constantes destes quadros importaram em Rs. 5.437:877$461.

A média geral destas reparações foi, respectivamente, em

1918.....	8:128$366
1917.....	7:819$547

Comparadas as despezas realisadas em 1918 com as reparações das locomotivas nas Officinas do Engenho de Dentro e nos diversos Depositos da Quarta Divisão, com as importancias correspondentes a 1917, resulta o seguinte:

ANNOS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
1918.....	2.827:714$178	2.610:163$283	5.437:877$461
1917.....	2.776:081$645	2.150:233$015	4.926:314$660
mais.....	51:632$533	459:930$268	511:562$801
menos.....	—	—	—

Quadro comparativo das despezas totaes com as reparações de locomotivas, das importancias de taes reparações por locomotivas, tendo percorrido mais de 100 kilometros, e das médias por locomotiva-kilometro, nos annos de 1913 a 1918.

ANNOS	Numero de locomotivas em serviço	Percurso kilometrico	Importancia das reparações	Por locomotiva	Por kilometro
1913.....	424	15.630.611	4.315:674$363	10:178$477	276,1
1914.....	433	14.414.619	4.112:990$436	9:498$823	285,3
1915.....	435	15.437.855	4.085:308$796	9:434$893	264,6
1916.....	452	16.079.449	4.749:921$497	11:106$021	295,4
1917.....	469	17.414.454	4.926:314$660	10:503$869	282,8
1918.....	491	13.657.024	5.437:877$461	11:075$107	398,2

As médias das reparações por locomotiva durante o anno de 1918, foram as seguintes:

BITOLA DE 1m,60

Officinas do Engenho de Dentro.....	23:803$918
Depositos.....	7:056$348

BITOLA DE 1m,00

Officinas dos Depositos.....	6:903$919

II — Reparação de carros e vagões

O numero de carros e vagões reparados nas officinas do Engenho de Dentro e nos Depositos da Locomoção, foi o seguinte:

a) — Officinas do Engenho de Dentro

ANNOS	Carros de viajantes, correio, bagagens e conductores de trens.	Vagões de mercadorias e diversos
1918	289	1.501
1917	251	1.343
mais	38	158
menos	—	—

b) — Deposito do Norte

ANNOS	Carros de viajantes, correios, bagagens e chefes de trens.	Vagões de mercadorias e diversos
1918	103	437
1917	67	285
mais	36	152
menos	—	—

c) — Carros da bitola de 1m,60 — na Ind. particular

1918	40	290
1917	—	—
mais	—	—
menos	—	—

d) — Carros da bitola de 1m,00 — nos Depositos

1918	224	580
1917	221	1.045
mais	3	—
menos	—	465

Com a reparação de carros e vagões nas Officinas do Engenho de Dentro, Depositos da Locomoção, Estações e Industria particular, dispendeu-se durante o anno de 1918 Rs..... 5.580:597$641
tendo sido a despeza correspondente a 1917 de Rs..... 3.535:012$469
ou mais Rs..... 2.045:585$172

Comparadas com as importancias de 1917 e discriminadas por pessoal e material, foram as importancias das reparações de carros e vagões nos dois annos:

ANNOS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
1918.....	1.820:563$461	3.760:034$180	5.580:597$641
1917.....	1.734:877$577	1.800:134$892	3.535:012$469
mais.....	85:685$884	1.959:899$288	2.045:585$172
menos.....	—	—	—
a) — Officinas do Engenho de Dentro			
1918.....	1.207:222$572	1.469:598$482	2.676:821$054
1917.....	1.209:319$082	1.267:823$665	2.477:142$747
mais.....	—	201:774$817	199:678$307
menos.....	2:096$510	—	—
b) — Depositos, Estações e Industria particular em geral			
1918.....	613:340$889	2.290:435$698	2.903:776$587
1917.....	525:558$495	532:311$227	1.057:869$722
mais.....	87:782$394	1.758:124$471	1.845:906$865
menos.....	—	—	—
c) — Depositos e estações — Bitola de 1m,60			
1918.....	140:862$705	277:498$641	418:361$346
1917.....	124:114$673	128:736$510	252:851$183
mais.....	16:748$032	148:762$131	165:510$163
menos.....	—	—	—

d) — Industria particular — Bitola de 1m,60

ANNOS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
1918	—	1.598:380$000	1.598:380$000
1917	—	29:962$000	29:962$000
mais	—	1.568:418$000	1.568:418$000
menos	—	—	—

e) — Depositos e estações — Bitola de 1m,00

1918	472:478$184	414:557$057	887:035$241
1917	401:443$822	373:612$717	775:056$539
mais	71:034$362	40:944$340	111:978$702
menos	—	—	—

Divididas as despezas de carros e vagões pelas differentes especies de vehiculos, tem-se:

Carros de viajantes, correio, bagagens, chefes de trem, etc.	2.565:857$593
Vagões de mercadorias e diversos	3.014:740$048
Total Rs:	5.580:597$641

As quótas das despezas com as reparações de vehiculos, executadas nas Officinas do Engenho de Dentro, em 1918, foram:

Carros de viajantes, correio, bagagens, chefes de trem, etc.	1.420:874$164
Vagões de mercadorias e diversos	1.255:946$890
Total Rs:	2.676:821$054

Essas quótas correspondem respectivamente ás de 1917 em:

ESPECIE DOS VEHICULOS	IMPORTANCIAS	
	Superior	Inferior
Carros de viajantes, correio, bagagens, chefes de trem, etc.	—	40:021$711
Vagões de mercadorias e diversos	239:700$018	—
Total (superior)	199:678$307	—

As quótas das despezas com as reparações de carros e vagões nas Officinas do Engenho de Dentro, subdividem-se pelos vehiculos das linhas das bitolas de $1^m,60$ e $1^m,00$ do seguinte modo:

DESIGNAÇÃO	Bitola de $1^m,60$	BITOLA DE $1^m,00$ Linha Auxiliar	TOTAES
Carros de viajantes, correio, bagagem, chefes de trem, etc.	1.420:863$550	10$614	1.420:874$164
Vagões de mercadorias e diversos	1.233:224$754	22:722$136	1.255:946$890
Totaes	2.654:088$304	22:732$750	2.676:821$054

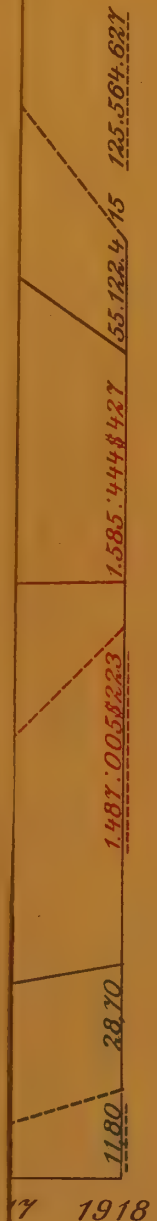
As médias, por vehiculo, das importancias das reparações executadas nas Officinas do Engenho de Dentro, foram para carros da bitola de $1^m,60$ e $1^m,00$.

ANNOS	Carros de viajantes, correio, bagagens, chefes de trem, etc.	Vagões de mercadorias e diversos
1918	4:916$519	935$180
1917	5:820$302	756$699
mais	—	178$481
menos	903$783	—

As quótas das despezas com as reparações de carros e vagões nos Depositos, Estações e Industria particular, distribuem-se do seguinte modo:

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m,60		Bitola de 1m,00					ANNOS
	Depositos e estações	Industria Particular	Linha Auxiliar	Lafayette	Sete Lagôas	Rêde Fluminense	Ramal do Piranga	
Carros de viajantes, correio, bagagens, chefes de trem, etc.	164:580$877	464:640$000	257:536$728	215:169$221	3:481$786	35:178$732	5:396$085	1.114:983$429
Vagões de mercadorias e diversos	253:780$469	1.134:740$000	91:116$882	174:521$480	74:522$475	22.480$280	7:631$572	1.758:793$158
Total em 1918	418:361$346	1.598:380$000	348:653$610	389:690$701	78:004$261	57:659$012	13:027$657	2.903:776$587
» » 1917	252:851$183	29:962$000	343:371$486	286:195$715	79:139$791	16:383$200	19:966$017	1.057:869$722
mais	165:510$163	1.568:418$000	5:282$124	103:494$986	—	11:275$812	—	1.845:968$65
menos	—	—	—	—	1:135$530	—	6:938$690	—

LOCOMOÇÃO



OBSERVAÇÕES:

Não incluidas as importancias pagas á Industria particular, de 1914 a 1917, de accôrdo com o quadro seguinte:

Anno	Carros	Vagões
1914	293:605$000	402:095$000
1915	494:810$000	1.092:961$000
1916	1.021:689$500	852:359$000
1917	————	29:962$000
1918	463:640$000	1.134:740$000

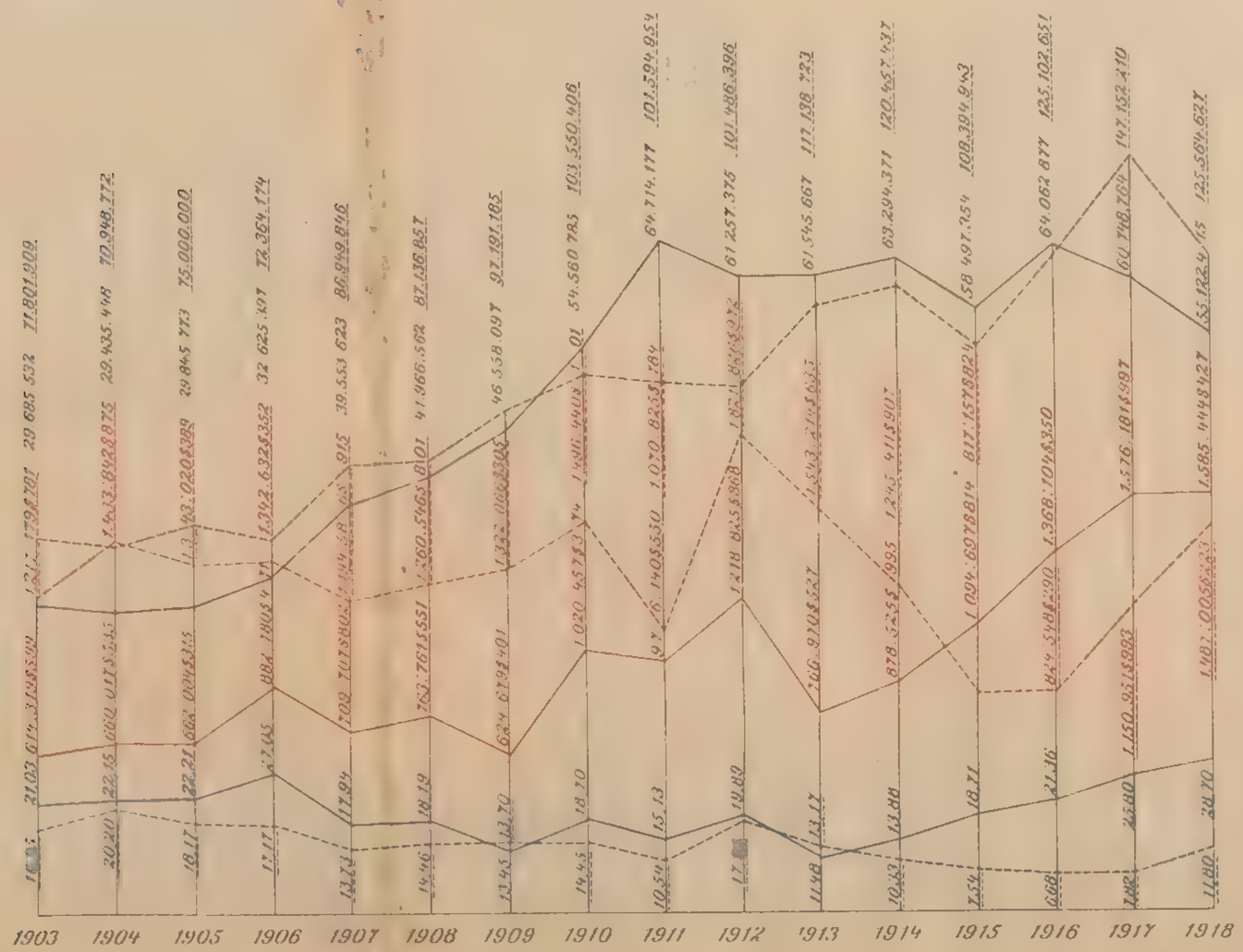
——— Carro-kilometro ..... 1m/m = 500.000 kilms.
- - - - Vagão-kilometro ..... 1m/m = 1.000.000 „
——— Despeza total de reparação de carros 1m/m = 20:000$000
- - - - „ „ „ „ „ vagões 1m/m = 20:000$000
——— Custo por carro-kilometro ..... 1m/m = 1 real
- - - - „ „ vagão kilometro ..... 1m/m = 1 real

E. F. C. B.

Despeza de reparação total e kilometrica e percursos de carros e vagões no periodo de 16 annos 1903-1918

LOCOMOÇÃO

Bitola de 1m60



OBSERVAÇÕES:

Não incluidas as importancias pagas á Industria particular, de 1914 a 1917, de accôrdo com o quadro seguinte:

Anno	Carros	Vagões
1914	293:605$000	402:095$000
1915	494:810$000	1.092:961$000
1916	1.021:689$500	852:359$000
1917	----------	29:962$000
1918	463:640$000	1.134:740$000

ESCALAS:

- Carro-kilometro ..... 1m/m = 500.000 kilms.
- Vagão-kilometro ..... 1m/m = 1.000.000 "
- Despeza total de reparação de carros 1m/m = 20:000$000
- " " " " vagões 1m/m = 20:000$000
- Custo por carro-kilometro ..... 1m/m = 1 real
- " " vagão kilometro ..... 1m/m = 1 real

OFF. 16 B 19

As médias, por vehiculo, das importancias das reparações executadas nos Depositos e nas Estações da bitola de 1m,60 foram:

ANNOS	Carros de viajantes, correio, bagagem, e chefes de trem.	Vagões de mercadorias e diversos
1918	1:597$872	580$733
1917	1:720$688	587$814
mais	—	—
menos	123$816	7$081

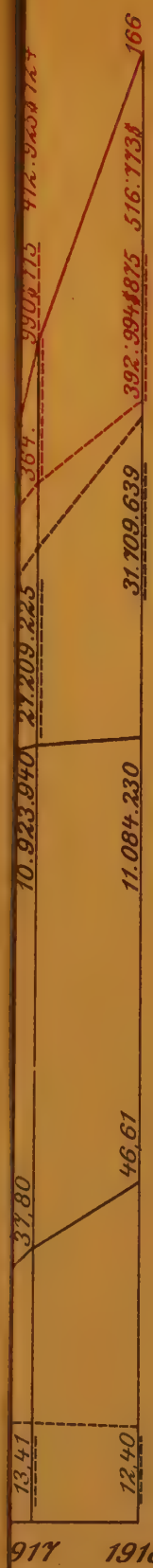
As médias, por vehiculo, das importancias das reparações executadas nos Depositos e nas Estações, da bitola de 1m,00 foram:

1918	2:306$975	638$401
1917	1:868$442	346$536
mais	438$533	291$865
menos	—	—

As médias, por vehiculo, das importancias das reparações da bitola de 1m,60 executadas na Industria particular.

1918	11:591$000	3:916$344

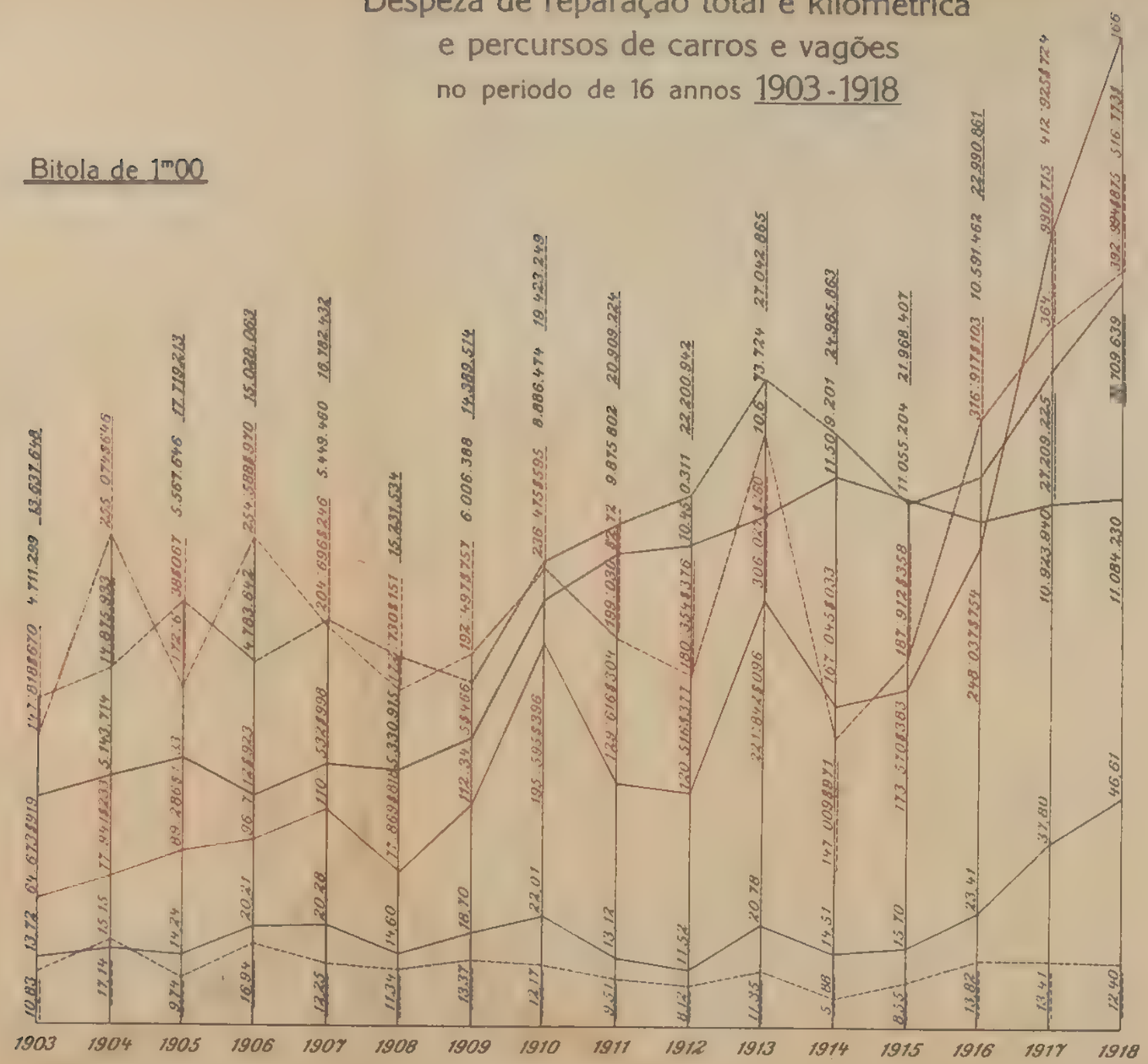
LOCOMOÇÃO



Carro-kilometro	$1^m/_m$ = 100.000 kilms.
Vagão-kilometro	$1^m/_m$ = 200.000 „
Despeza total de reparação de carros	$1^m/_m$ = 2:500$000
„ „ „ „ „ vagões	$1^m/_m$ = 2:500$000
Custo por carro kilometro	$1^m/_m$ = 1 real
„ „ vagão kilometro	$1^m/_m$ = 1 real

Despeza de reparação total e kilometrica e percursos de carros e vagões no periodo de 16 annos 1903-1918

Bitola de 1m00



ESCALAS:

——— Carro-kilometro	1m/m = 100.000 kilms.
——— Vagão-kilometro	1m/m = 200.000 .
——— Despeza total de reparação de carros	1m/m = 2:500$000
- - - - . . . . vagões	1m/m = 2:500$000
——— Custo por carro kilometro	1m/m = 1 real
- - - - . . vagão kilometro	1m/m = 1 real

OFF. 16-8-19

anno de 1918.

ESPECIFICAÇÃO	NSE	RAMAL DE PIRANGA		TOTAES	
	erial	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1º) — LOCOMOTIVAS					
Depositos — Reparações diversas.....	85$959	26:032$233	20:938$651	1.941:893$630	1.996:336$997
Officinas do E. de Dentro—Reparações div	—	—	—	885:820$548	613:826$236
2º) — CARROS DE VIAJANTES, BAGAGENS, CO CHEFES DE TREM, ETC.					
Depositos — Reparações diversas.....	13$885	2:209$833	3:186$252	358:295$612	323:058$431
Officinas do E. de Dentro—Reparações div	—	—	—	792:756$576	628:106$974
Industria Particular.....	—	—	—	—	463:640$000
3º) — VAGÕES DE CARGAS					
Depositos — Reparações diversas.....	99$855	904$560	536$075	119:521$363	178:056$627
Officinas do E. de Dentro—Reparações div	—	—	—	191:613$734	365:816$976
Industria Particular.....	—	—	—	—	281:260$000
4º) — VAGÕES DIVERSOS					
Depositos — Reparações diversas.....	3$313	3:776$549	2:414$388	147:340$493	201:256$811
Officinas do E. de Dentro—Reparações dive	—	—	—	211:035$683	404:758$861
Industria Particular.....	—	—	—	—	853:480$000
Totaes.....	3$012	32:923$175	27:075$366	4.648:277$639	6.370:197$463

para serie H.....	[illegible]	[illegible]
Idem das ferragens e trucks e mais pertences para os carros acima.....	43:500$000	493:692$845
Total.....	—	958:240$241

Discriminação das despezas de reparação do material rodante no anno de 1918.

ESPECIFICAÇÃO	BITOLA DE 1m,00		BITOLA DE 1m,00										TOTAES	
			[illegible] AUXILIAR		LAFAYETTE		[illegible]		[illegible]		[illegible]			
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1º) — LOCOMOTIVAS														
Depositos — Reparações diversas	1.296:[illegible]	1.100:0[illegible]	100:[illegible]	156:0[illegible]	[illegible]	[illegible]	235:[illegible]	217:[illegible]	91:[illegible]	[illegible]	[illegible]	20:03[illegible]	1.941:[illegible]	1.006:[illegible]
Officinas do E. de Dentro — Reparações diversas...	[illegible]	618:8[illegible]			—	—	—	—	—	—		—	[illegible]	[illegible]
2º) — CARROS DE VIAGENS, PAGADORIA, CORREIOS E CHEVES DE TURM, ETC														
Depositos — Reparações diversas.	70:[illegible]	[illegible]	119:[illegible]	[illegible]	117:[illegible]	102:[illegible]	2:[illegible]	[illegible]	10:[illegible]	[illegible]	[illegible]	3:[illegible]	338:[illegible]	423:[illegible]
Officinas do E. de Dentro — Reparações diversas...	792:[illegible]	[illegible]		—	—	—	—	—	—	—		—	[illegible]	[illegible]
Industria Particular.		163:[illegible]		—	—		—	—	—	—		—	—	163:[illegible]
3º) — VAGÕES DE CARGAS														
Depositos — Reparações diversas.	39:[illegible]	[illegible]	[illegible]	38:[illegible]	26:[illegible]	[illegible]	17:[illegible]	9:[illegible]	[illegible]	3:[illegible]	[illegible]	53:[illegible]	119:[illegible]	178:[illegible]
Officinas do E. de Dentro — Reparações diversas....	191:[illegible]	305:[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—		—	191:[illegible]	305:[illegible]
Industria Particular....	—	281:2[illegible]			—	—	—		—	—		—	—	281:2[illegible]
4º) — VAGÕES DIVERSOS														
Depositos — Reparações diversas	20:[illegible]	91:[illegible]	21:[illegible]	29:[illegible]	36:[illegible]	51:[illegible]	20:[illegible]	17:[illegible]	5:[illegible]	5:[illegible]	[illegible]	2.41[illegible]	147:[illegible]	201:[illegible]
Officinas do E. de Dentro — Reparações diversas	211:[illegible]	161:[illegible]	—		—	—	—	—	—	—	—	—	211:[illegible]	161:[illegible]
Industria Particular		851:[illegible]	—		—		—	—	—	—		—	—	851:[illegible]
[illegible]	3.516:[illegible]	[illegible]	324:[illegible]	[illegible]	321:[illegible]	311:[illegible]	[illegible]	[illegible]	125:[illegible]	100:[illegible]	32:[illegible]	27:[illegible]	4.018:[illegible]	0.870:[illegible]

III—OBRAS NOVAS

Material rodante

OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO E DOS DEPOSITOS

Bitola de 1m,60

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS	
	PARCIAES	TOTAES
Transformação do carro 18 A em carro dormitorio da Administração	66:249$595	—
Transformação dos carros ns. 8 e 9 R. T.	42:543$053	—
» » » » 44 e 122 em carro Buffet	3:193$090	—
Reconstrucção do carro n. 80 B.	16:792$987	—
» » » » 17 K. F.	6:808$196	—
» da locomotiva n. 651	17:009$552	—
» » » » 659	15:680$875	—
» » » » 324	33:006$872	—
» » » » 121	54:400$623	—
» » » » 154	34:037$971	—
Construcção de um carro para Administração	32:493$529	—
» » cinco carros da serie G. H.	587$076	—
» » um carro com o respectivo tanque, para o transporte de oleo combustivel	73$920	—
Installação de apparelho de gaz Pintsch, nos carros da serie F. F. fornecidos por Trajano de Medeiros & Comp.	38:870$057	—
Custo de 24 installações electricas de J. Stone & Comp. London, para carros de passageiros.	102:800$000	464:547$396
	—	—

Bitola de 1m,00

Construcção de um carro para Inspecção	664:340	—
Reconstrucção da locomotiva n. 136	23:143$407	—
Montagem das Locomotivas ns. 159 e 160	3:845$733	—
» dos carros da serie E. F, E. E, G. H e H	979$445	—
Custo de duas locomotivas da classe 10-26-E. da Baldwin Locomotive Worck, apparelhadas com superaquecedor Shimidt de ns.	307:059$920	—
Custo de um carro dormitorio para Inspecção	38:000$000	—
Idem da transformação de 30 wagons da serie V. para serie H	76:500$000	—
Idem das ferragens e trucks e mais pertences para os carros acima	43:500$000	493:692$845
Total	—	958:240$241

OBRAS NOVAS

Melhoramentos

OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO E DOS DEPOSITOS

Bitola de 1m,60

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS	
	PARCIAES	TOTAES
Officinas do Engenho de Dentro:		
Installação electrica nas Officinas	8:246$024	—
Montagem de machinas e ferramentas	41:260$944	—
Custo de um apparelho completo para prova de dynamo Stone de 24 volts, motor 5 H. P., com velocidade variavel e um quadro de controle com chave automatica, braço de suspensão e outros pertences	6:110$143	—
Idem de um motor gerador com quadro correspondente para carga de 24 accumuladores	8:419$490	—
Idem de uma machina de furar com capacidade para furar até 2", dos fabricantes inglezes A. A. Jones Pellard & Shipman de Leicester	5:200$000	—
Idem de seis espingardas especiaes para graxa	351$900	—
Idem de quatro martellos pneumaticos Little David, para cortar e calafetar, n. 3	2:471$120	—
Idem de dois martellos pneumaticos Little David, para cortar e calafetar, ns. 4 e 5	1:235$560	—
Idem de dois encontradores pneumaticos para rebites	899$300	—
Custo de duas machinas pneumaticas para furar	2:404$260	—
Idem de uma tupia com transmissão reversivel, dos fabricantes Fay & Egan	1:600$000	—
Idem de duas machinas de furar, typo Thorne	1:947$180	—
Idem de uma machina de furar, typo Thorne n. 1	3:722$320	—
Idem de uma machina de furar, typo Thorne n. M	1:309$856	—
Idem de quatro machinas de furar, typo Thorne n. O	4:191$520	—
Idem de uma machina de furar, typo Thorne n. X	930$580	—
Idem de quatro machinas de furar, typo Little David n. 2	3:675$400	—
Idem de quatro machinas de furar, typo Little David n. 33	3:988$200	—
Idem de quatro machinas de furar, typo Little David n. 33 S. C	4:301$000	—
A transportar	102:264$791	—

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS	
	PARCIAES	TOTAES
Transporte	102:264$791	—
Custo de dois Rigth Anglo Attachements	1:243$380	—
Idem de dois guinchos n. 1 com capacidade para 1000 libras	3:894$360	—
Idem de vinte e oito ventiladores com laminas de vidro, e mais vinte e quatro laminas de vidro sobresalentes para os mesmos ventiladores	8:779$540	—
Idem de um gerador para producção de gaz acetyllene (carga de 25 kilos de carbureto)	3:249$000	—
Idem de um motor Westinghouse, de 10 H. P.	1:790$000	—
Idem de um motor Westinghouse 10 H. P.	2:000$000	—
Idem de oito forjas de campanha n. 1	960$000	—
Idem de um ventilador centrifugo com motor de 5 H. P. e corrente alternada com capacidade para 12 forjas	8:100$000	—
Idem de dez tornos de ferro, gyratorios	1:600$000	—
Idem de quatro tornos de ferro, gyratorios	840$000	134:721$071
Posto de Pulverisação:		
Installação do Posto	2:990$535	—
Construcção de uma balança para 70 toneladas	5:281$872	8:272$407
Deposito de São Diogo:		
Construcção de um barracão	385$479	385$479
Deposito de Entre-Rios:		
Construcção de uma guarita para o rondante	152$832	—
Confecção de um apparelho com bomba hydraulica, para extincção de incendio	332$561	—
Diversos melhoramentos feitos nas officinas do Deposito	5:126$063	5:611$456
Deposito de Palmira:		
Montagem de machinas e confecção de ferramentas	1:527$735	1:527$735
Deposito do Norte:		
Custo de um torno mechanico Cincinnati	8:500$000	8:500$000
Total	—	159:018$148

OBRAS NOVAS

Melhoramentos

OFFICINAS DOS DEPOSITOS DA LOCOMOÇÃO

Bitola de 1m,00

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS	
	PARCIAES	TOTAES
Deposito de Sete Lagoas:		
Montagem de machinas e ferramentas para serrar lenha.....	6:881$561	6:881$561
Deposito de Portella: (Destacamento de Alfredo Maia)		
Diversos melhoramentos realisados nas Officinas de Alfredo Maia.....	16:320$150	16:320$150
Total Rs.....	—	23:201$711

FUNDIÇÃO

FERRO

Officinas	1918				1917				Differença			
	Numero de peças	Quantidade em kilo-grammas	IMPORTS	Preço médio em kilo	Numero de peças	Quantidade em kilo-grammas	IMPORTS	Preço médio em kilo	Numero de peças	Quantidade em kilo-grammas	IMPORTS	Preço médio em kilo
Engenho de Dentro	35.979	481.353,280	305:304$131	634	51.654	672.500,300	306:988$292	464	— 15.675	— 191.147,020	— 1:684$161	+ 170,0
Deposito em geral	71.386	939.091,250	324:832$165	345	62.685	832.432,000	341:988$229	410,8	+ 8.701	+ 106.659,250	— 17:156$064	— 055,8
Total	107.365	1.420.444,530	630:136$296	443	114.339	1.504.932,300	648:976$521	431	— 6.974	— 84.487,770	— 18:840$225	— 012

BRONZE

Engenho de Dentro	8.509	57.344.500	236:051$675	4.116	9.849	56.535,500	276:068$674	4.883	— 1.340	+ 809,000	— 40:016$999	— 767
E. de Dentro (Secção de Cinzeladores)	22.789	2.961,107	31:655$239	10.690	23.406	3.629.000	30:967$057	8.533	— 617	— 667,893	+ 688$182	+ 2.157
Depositos em geral	24.833	131.011.950	480:757$900	3.677	21.157	112.505,000	344:046$366	3.058	+ 3.676	+ 18.506,950	+ 136:711$534	+ 519
Total	56.131	191.317,557	748:464$814	3.912	54.412	172.669.500	651:082$097	3.770	+ 1.719	+ 18.648.057	+ 97:382$717	+ 142

AÇO

Officinas	1918				OBSERVAÇÕES
	Numero de peças	Quantidade em kilogrammas	Importancias	Preço médio em kilo	
Engenho de Dentro	2.579	27.887,800	39:953$029	1.383	Não foi feita a comparação da fundição de aço, com a do anno de 1917, por ter sido esse serviço ininciado este anno.

QUARTA PARTE

DESPEZAS

I — Recapitulação das despezas feitas pela 4ª Divisão, por conta do custeio.

O total do custeio — comprehendidas as reparações do material rodante e conducção de trens, em serviço do Trafego — importou:

Em 1918 — Rs.	40.411:123$662
» 1917 — Rs.	44.128:942$313
ou menos	3.717:818$651

As despezas em 1918 decompõem-se do seguinte modo:

Reparação de locomotivas	5.437:877$461
» » carros e vagões	5.580:597$641
Conducção de trens (excluindo lastros e manobras)	28.865:777$117
Administração e escriptorio	500:568$075
Despezas eventuaes	26:303$368
Rs.	40.411:123$662

Estas despezas, comparadas com as de 1917 dão as differenças que se seguem:

Serviços	1918	
	PARA MAIS	PARA MENOS
Reparação de locomotivas	511:562$801	—
» » carros e vagões	2.045:585$172	—
Conducção de trens	—	6.264:182$068
Administração e escriptorio	—	11:325$332
Despezas eventuaes	540$776	—
Totaes	2.557:688$749	6.275:507$400
Differença para menos	—	3.717:818$651

II — Despezas da 4ª Divisão por conta do capital e de fornecimentos feitos a terceiros.

As despezas por conta do capital, elevaram-se a 1.140:460$100, assim discriminadas:

Material rodante	958:240$241
Melhoramentos nas Officinas do Engenho de Dentro e Depositos	182:219$859
Rs.	1.140:460$100

Fornecimentos feitos a diversos
no periodo de 16 annos
1903-1918

ESCALAS

Pessoal
Material
Total

1m/m = 50:000$000

Off. 16-8-1919

O valor do material rodante que deu baixa foi o seguinte:

Bitola de 1m,60:		
Locomotivas.....	—	—
Carros.....	551:395$000	551:395$000
Bitola de 1m,00:		
Locomotivas.....	—	—
Carros.....	220:555$480	220:555$480
	Rs:	771:950$480

FORNECIMENTOS

As importancias da despeza total com o fornecimento a diversos em 1918 constam do quadro abaixo:

ESPECIFICAÇÃO	PARCIAES	TOTAES
1ª Divisão.....	55:935$345	
2ª »	52:066$252	
2ª » (Manobras).....	1.626:034$125	
3ª »	152:839$994	
3ª » (Conserva).....	1.016:090$998	
5ª »	473:295$987	
5ª » (Lastros).....	845:980$090	
6ª »	112$905	4.222:355$696
á PARTICULARES		
Mordomia do Palacio Presidencial.....	8:620$756	
Ministerio da Guerra.....	48:249$787	
Antonio Cardoso da Silva.....	782$526	
Eduardo Rudge (Comp. Mineração de Queluz).	2:401$550	
São Paulo Railway Companhia Limited.....	199$500	
The Rio de Janeiro Tramway Light & Power Company Ltd.....	638$110	
Trajano de Medeiros & Comp.....	467$720	
Repartição Geral de Aguas e Obras Publicas.	70$890	
Companhia Nacional de Navegação Costeira..	356$400	
Secretaria Geral do Estado do Rio de Janeiro.	699$340	
Santa Casa da Misericordia.....	48:491$988	
Companhia Leopoldina Railway.....	790$642	
Companhia Frigorifica de Mendes.....	503$811	
Companhia Brazileira de Minas (Sta. Mathilde).	80$000	
Middleton Car Company.....	463$440	
Escola de Minas e Ouro Preto.....	8:252$640	
Indemnisações diversas.....	4:951$592	126:020$692
Total.....		4.348:376$388

no de 1918

DESIGNA		RAMAL DE PIRANGA		RAMAL LIMA DUARTE		TOTAL
	ial	Pessoal	Material	Pessoal	Material	
Contas do custeio concer						
Administração e escriptorio ..		—	—	—	—	500:568$075
Locomotivas — reparações div	5$959	26:032$283	20:938$651	—	—	5.437:877$461
Carros de viajantes — reparaç	3$885	2:209$833	3:186$252	—	—	2.565:857$593
Vagões de mercadorias — rep	3$168	4:681$109	2:950$463	—	—	3.014:740$048
Conducção de trens de viajant	0$071	10:527$500	57:607$814	—	—	28.865:777$117
Eventuaes.....		—	—	—	—	26:303$368
Totaes em 191	3$083	43:450$675	84.683$180	—	—	40.411:123$662
» » 191	2$797	46:921$920	101:187$878	2:238$871	2:159$809	44.128:942$313
Differença para mais		—	—	—	—	—
» » menos.....	9$714	3:471$245	16:504$698	2:238$871	2:159$809	3.717:818$651
Contas diversas:						
Material rodante, Obras nova		-	--	—	—	958:240$241
Officinas Melhoramentos do E dos dez depositos p/c do		—	—	—	—	182:219$559
Fornecimentos á diversos...		—	—	—	—	4.348:376$388
Materiaes diversos para os d		—	—	—	—	742:647$586
Totaes em 1		—	—	—	—	6.231:484$074
» »	8$364	—	—	—	—	10.515:196$180
Differença para mais.....		—	—	—	—	—
» » menos	8$364	—	—	—	—	4.283:712$106

40:000$000
40:000$000

Officinas

Demonstração geral de todas as despezas effectuadas no anno de 1918

DESIGNAÇÃO	BITOLA DE 1m,00		BITOLA DE 1m,00														TOTAL
			[illegible]		[illegible]		SETE LAGOAS		REDE FLUMINENSE		RAMAL DE PIRANGA		RAMAL LIMA DUARTE				
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material			
Contas do custeio concernentes á 4ª Divisão																	[illegible]
Administração e escriptorio	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	[illegible]	—	—	—			5 137 8772101
Locomotivas — reparação	[illegible]	[illegible]	166 1586479	156 606309	[illegible]	[illegible]	245 8724574	[illegible]	[illegible]	84 [illegible]	[illegible]	20 0358051					2 303 8578503
Carros	[illegible]	[illegible]	140 0018300	107 5862895	[illegible]	[illegible]	50 0385865	[illegible]	[illegible]	15 012	[illegible]	[illegible]					3 011 7401045
Vagões	[illegible]	[illegible]	48 7831860	85 0555345	[illegible]	[illegible]	1 8053769	[illegible]	[illegible]	8 77391	[illegible]	[illegible]					28 808 7778112
Conducção de tropas de viajantes	[illegible]	[illegible]	137 5611082	133 1092917	[illegible]	[illegible]	230 7078347	[illegible]	[illegible]	190 2190071	[illegible]	[illegible]					26 303836
[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—
Totaes em 1918	7 316 9282401	20 861 [illegible]	802 4568411	182 [illegible]	570 2785091	[illegible]	516 [illegible]	[illegible]	[illegible]	280 3431083	43 1[illegible]03675	[illegible]	—	—			40 411 123866
» » » 1917	7 101 8438303	30 921 1145677	688 8356385	2 161 874	550 1604008	[illegible]	445 0754310	[illegible]	[illegible]	314 7629107	46 9216920	[illegible]	[illegible]	[illegible]			14 129 91[illegible]
[illegible]	114 1808036	—	116 6218020	—	20 1186022	[illegible]	70 1518163	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—			1 717 8188651
» » [illegible]	—	4 036 815417	—	604 1741917	—	[illegible]	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			
Contas diversas:																	
Material rodante, Obras novas p/c do Capital	118 0134913	[illegible]	—	158 664831	11 [illegible]	323 2048461	—	—	—	—		—	—	—			938 2405211
Officinas. Melhoramentos do Engenho de Dentro dos dez depositos p/c do Capital	— 2078820	[illegible]	[illegible]	8 81888	—	—	8005100	6 0765161	—	—	—	—	—	—			[illegible]
Fornecimentos a diversos	[illegible] 5018162	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—			742 6472586
Materiaes diversos para os depositos	[illegible] 6178586	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			
Totaes em 1918	1 402 2008511	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	6 0765161	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—			6 231 4843074
» » 1917	[illegible] 3165202	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	6 1389403	—	1 8283561	—	—	—	—			10 516 1003180
Differença para mais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	—	—	—	—			[illegible]
» » menos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	—	6[illegible]3135	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—			[illegible]

RECAPITULAÇÃO

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Com o custeio	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contas diversas	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total em 1918	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » 1917	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Differença para mais	[illegible]	—	[illegible]
» » menos	—	[illegible]	[illegible]

m o percurso

os mesmos

ás reparações de carros e vagões de 1m60 por ella feitas, bem como a de 1.598:380$000 paga em 1918.

1918

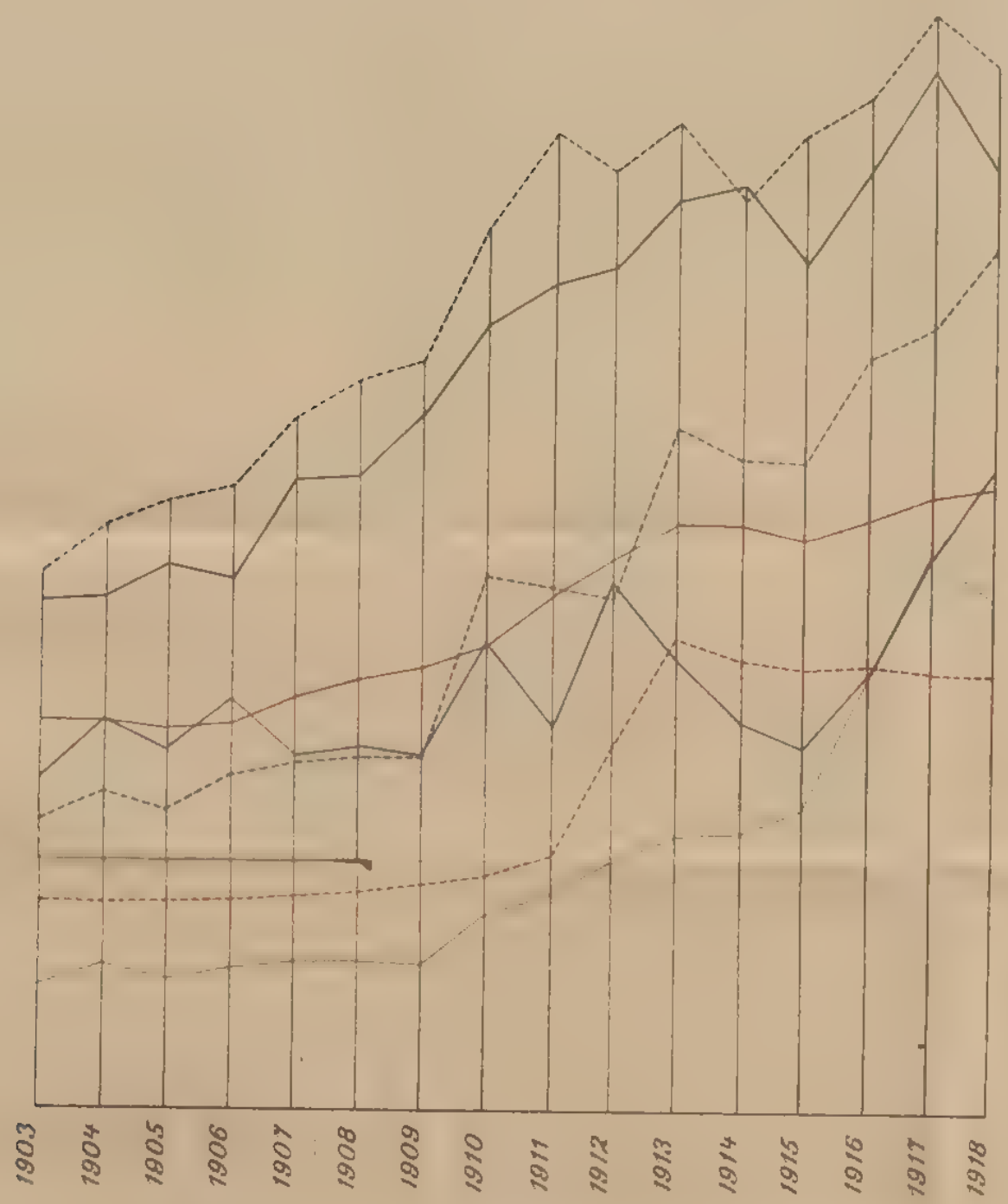
m = 1.500.000 kilometros
100.000 „
100 „
5 „
500:000$000
40:000$000
40:000$000

Officinas

Comparação das despezas da Locomoção com o percurso das locomotivas e vehiculos e quantidade dos mesmos

no periodo de 16 annos

1903-1918



OBSERVAÇÕES: Não incluidas as importancias pagas á industria particular, de 1914 a 1917, que foram respectivamente de 695:700$000, 1.587:771$000, 1.874:048$500 e 29:962$000, relativas ás reparações de carros e vagões de 1m60 por ella feitas, bem como a de 1.598:380$000 paga em 1918.

Kilometros percorridos pelos vehiculos
" " pelas locomotivas
Quantidade de vehiculos
" " locomotivas
Despeza de custeio da locomoção
" total da reparação de vehiculos
" " " " " locomotivas

1m,m = 1.500.000 kilometros
100.000 "
100 "
5 "
500:000$000
40:000$000
40:000$000

VERBAS		Differença relativa a 1918					
			Pessoal		Material		Total
CUSTEIO							
Administração e escriptorio	407	—	14:397$444	+	3:072$112	—	11:325$332
Tracção—Bitola de 1m,60	510	+	444:553$825	—	6.285:486$517	—	5.840:932$692
Tracção—Bitola de 1m,00	675	+	62:139$903	—	485:389$279	—	423:249$376
Reparação do material rodante 1m,60	533	—	19:568$121	+	2.228:920$232	+	2.209:352$111
Reparação do material rodante 1m,00	596	+	156:886$538	+	190:909$324	+	347:795$862
Eventuaes	592	—	3:891$776	—	3:351$000	+	540$776
Totaes	313	+	633:506$477	—	4.351:325$128	—	3.717:818$651
OBRAS NOVAS							
Material rodante—Bitola de 1m,60	782	—	35:680$998	—	1.714:807$388	—	1.750:488$386
Material rodante—Bitola de 1m,00	554	+	2:437$254	—	1.450:402$963	—	1.447:965$709
Melhoramentos—Officinas do Engenho de De	896	+	3:229$102	+	37:363$073	+	40:592$175
Melhoramentos—Deposito de 1m.60	722	—	6:877$963	—	137:162$682	+	144:040$645
Melhoramentos—Deposito de 1m,00	123	+	6:203$100	+	6:550$488	+	12:753$588
Totaes	077	—	30:689$505	—	3.258:459$472	—	3.289:148$977
DIVERSOS							
Armazem—Materiaes diversos	034	+	46:891$552		—	+	46:891$552
Fornecimentos a terceiros	069	—	15:677$474	—	1.025:777$207	—	1.041:454$681
Totaes	103	+	31:214$078	—	1.025:777$207	—	994:563$129
Total geral	493	+	634:031$050	—	8.635:561$807	—	8.001:530$757

Despeza geral do anno de 1918 comparada com a do anno anterior

VERBAS	1918			1917			Differença relativa a 1918		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
CUSTEIO									
Administração e escriptorio..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	511:8028407	- 14:3078441	+ [illegible]	— 11:8258392
Tracção—Bitola de 1m,00	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3[illegible]	[illegible]	30:828:952$510	144:5538825	— 6.285:4865517	— [illegible] 5.840:9928692
Tracção—Bitola de 1m,00.....	1.050:[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	4[illegible]:0069673	62:1308903	— [illegible]	— [illegible] 423:2498376
Reparação de material rodante 1m,00	3.518:5485591	[illegible]	[illegible]	3.[illegible]	[illegible]	6.6[illegible]:6408533	- 19:568:621	+ [illegible]	+ 2.209:3528111
Reparação de material rodante 1m,00	1.1[illegible]:7298045	[illegible]	[illegible]	[illegible]	831:8258086	1.801:6778598	+ [illegible]	[illegible]	+ 347:7958902
Eventuaes	24:1088708	2.1045600	[illegible]	20:3068992	5:4558600	25:7628592	— 3:8918770	— [illegible]	+ 5408770
Totaes	9.706:7248967	30.704[illegible]	40.411[illegible]	9.07[illegible]	35,0[illegible]	43.128:9428313	633:5068477	— 4.351:3258128	— 3.717:8188651
OBRAS NOVAS									
Material rodante—Bitola de 1m,00...	143:0488913	[illegible]	[illegible]	179:3248941	2.03[illegible]:7108811	2,216:0358752	[illegible]	1.714:8078589	[illegible]
Material rodante—Bitola de 1m,00	11:8258051	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1[illegible]:0873[illegible]	1.941:6088551	437:5254	1.450:1029903	1[illegible]
Melhoramentos—Officinas de Engenho de [illegible]	21:2888	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]:098782	[illegible]:198880	[illegible]	37:3038073	[illegible]
Melhoramentos—Deposito de 1m,00	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]:5408154	[illegible]	[illegible]	137:1024082	— 11[illegible]
Melhoramentos—Deposito de 1m,00	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	8:1138[illegible]	[illegible]	[illegible]:063$100	+ 6:5308488	+ 12:7538588
Totaes.....	192:1848511	948:2758583	1.140:1608104	[illegible]:8748022	4.296:7358055	4.429:6008077	- 30:6808505	- 3.258:4598472	— 3.289:1188977
DIVERSOS									
Armazem—Materiaes diversos	742:[illegible]580	—	[illegible]:0478580	695:7[illegible]	-	695:7508034	+ [illegible]	—	46:8018562
Fornecimentos a terceiros..	494:0018162	3.853:0758226	4.[illegible]4:3768388	510:[illegible]	[illegible]:4528133	5.389:5318066	— 15:[illegible]:471	1.027:7778207	1.041:4548681
Totaes.	[illegible]:3488748	3.853:0758226	5.091:0238974	[illegible]	4.879:4528133	6.085:5878109	+ 31:2148078	— 1.027:7778207	994:5638129
Total geral.....	11.136:2588182	5.500:8498904	46.642:0075736	10.50[illegible]	41.141:9118411	54.644:1388493	+ 634:0[illegible]	— 8.635:5618807	— 8.001:5938757

5ª DIVISÃO

VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

QUINTA DIVISÃO

Via Permanente e Edificios

I—Extensão da Linha

TRECHOS	Bitola Larga 1m,60	Bitola Estreita 1m,00	Bitola Mixta	TOTAL
Linhas Principaes.....	838.km173	669.km567	54.km056	1.561.km796
Ramaes.....	228.km478	591.km111	9.km718	829.km307
Circulares.....	7.km340	4.km062	—	11.km402
Somma.....	1.073.km991	1.264.km740	63.km774	2.402.km505

QUADRO DAS LINHAS DISTRIBUIDAS PELO DISTRICTO FEDERAL E ESTADOS DO RIO DE JANEIRO, MINAS GERAES E SÃO PAULO

Districto Federal.....	106.km726
Rio de Janeiro.....	735.km140
Minas Geraes.....	1.270.km499
São Paulo.....	290.km140
Total.....	2.402.km505

EM CONSTRUCÇÃO

Ramal de Paraopeba.....	36.km067
» » Marianna-Ponte Nova.....	25.km000
» » Montes Claros.....	50.km000
Total.....	111.km067

EXTENSÃO DOS DESVIOS

TRECHOS	Bitola Larga	Bitola Estreita	Bitola Mixta	TOTAL
Nos pateos das estações..	223.km449	85.km000	7.km071	315.km520
Fóra dos pateos.....	12.km203	3.km821	—	16.km024
Particulares.....	40.km260	2.km037	0.km432	42.km729
Somma.....	275.km912	90.km858	7.km503	374.km273

EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRAFEGO

LINHAS PRINCIPAES

TRECHOS	Bitola Larga	Bitola Estreita	Bitola Mixta	TOTAL
Central a Barra do Pirahy.	108.km120	—	—	108.km120
Barra do Pirahy a Barão de Vassouras.....	20.km296	—	—	20.km296
Barão de Vassouras a Juparanã.....	—	—	3.km619	3.km619
Juparanã a Parahyba.....	55.km025	—	—	55.km025
Parahyba a Entre Rios....	—	—	10.km405	10.km405
Entre Rios a Lafayette....	264.km813	—	—	264.km813
Lafayette a Burnier.....	—	—	35.km653	35.km653
Burnier a Pirapóra.....	—	508.km009	—	508.km009
Barra do Pirahy a Norte..	389.km919	—	—	389.km919
Alfredo Maia a Triagem (Li-Auxiliar).....	—	—	4.km379	4.km379
Triagem a Parahyba.....	—	161.km558	—	161.km558
Somma.....	838.km173	669.km567	54.km056	1.561.km796

RAMAES

Ramal da Gambôa.....	1.km008	—	—	1.km008
» de São Diogo.....	0.km291	—	—	0.km291
» » Santa Cruz—Mangaratiba.....	81.km185	—	—	81.km185
Ramal de Paracamby.....	5.km216	—	—	5.km216
» » G. Portella a Chave Barão de Vassouras..	—	42.km937	—	42.km937
Juparanã a Santa Rita de Jacutinga.....	—	100.km793	—	100.km793
Chave de Valença a Barra Longa.....	—	59.km849	—	59.km849
Taboas a Commercio.....	—	17.km705	—	17.km705
Ramal de Porto Novo.....	—	63.km771	—	63.km771
» » Lima Duarte....	14.km695	—	—	14.km695
» » Piranga.....	—	56.km977	—	56.km977
» » Marianna.....	—	50.km301	9.km718	60.km019
» » Paraopéba-Norte	73.km891	—	—	73.km891
» » Paraopéba—Sul.	52.km192	—	—	52.km192
» » Santa Barbara..	—	76.km312	—	76.km312
» » Montes Claros...	—	77.km101	—	77.km101
» » Bello Horizonte..	—	14.km343	—	14.km343
» » Deodoro.....	—	3.km022	—	3.km022
» » Bananal.....	—	28.km000	—	28.km000
Somma.....	228.km478	591.km111	9.km718	829.km307

CIRCULARES

TRECHOS	Bitola Larga	Bitola Estreita	Bitola Mixta	TOTAL
D. Clara.....	1.^{km}662	—	—	1.^{km}662
Bangú.....	2.^{km}408	—	—	2.^{km}408
Matadouro.....	3.^{km}270	—	—	3.^{km}270
Pavuna.....	—	4.^{km}062	—	4.^{km}062
Somma.....	7.^{km}340	4.^{km}062	—	11.^{km}402

Quadro da extensão da linha distribuida pelo Districto Federal e pelos Estados do Rio de Janeiro, Minas e São Paulo

LINHAS E RAMAES	Districto Federal	Estado do Rio de Janeiro	Estado de Minas Geraes	Estado de São Paulo	TOTAL	Observações
Linha do Centro	27.141	186.773	792.026	—	1.005.940	
Ramal de São Paulo	—	111.235	—	278.684	389.919	
Linha Auxiliar (Alfredo Maia a Parahyba)	25.145	140.792	—	—	165.937	
Ramal de Gambôa	1.008	—	—	—	1.008	
» » São Diogo	0.291	—	—	—	0.291	
» » Deodoro	3.022	—	—	—	3.022	
» » Santa Cruz — Mangaratiba	40.689	40.496	—	—	81.185	
» » Paracamby	—	5.216	—	—	5.216	
» » Porto Novo	—	17.846	45.925	—	63.771	
» » Lima Duarte	—	—	14.695	—	14.695	
» » Piranga	—	—	56.977	—	56.977	
» » Ouro Preto — Marianna	—	—	60.019	—	60.019	
» » Paraopeba — Norte	—	—	73.891	—	73.891	13.km364 inaugurados 918.
» » Paraopeba — Sul	—	—	52.192	—	52.192	
» » Santa Barbara	—	—	76.312	—	76.312	
» » Bello Horizonte	—	—	14.343	—	14.343	
» » Montes Claros	—	—	77.101	—	77.101	
» » Bananal	—	16.544	—	11.456	28.000	Dec. n. 13.206 de 1918.
Governador Portella a Chave Barão de Vassouras	—	42.937	—	—	42.937	
Juparanã a Santa Rita de Jacuntinga	—	93.775	7.018	—	100.793	10.km800 inaugurados 918.
Chave de Valença a Barra Longa	—	59.849	—	—	59.849	
Taboas a Commercio	—	17.705	—	—	17.705	
Circular de D. Clara	1.662	—	—	—	1.662	
» » Bangú	2.408	—	—	—	2.408	
» » Matadouro	3.270	—	—	—	3.270	
» » Pavuna	2.090	1.972	—	—	4.062	
SOMMAS	106.726	735.140	1.270.499	290.140	2.402.505	

II—Secção Technica

TRANSFORMAÇÃO DA LINHA

Na bitola estreita continuou a substituição de trilhos de varios typos mais leves por trilhos de 31 kilogrammos

OBRAS D'ARTE E TRABALHOS DIVERSOS

LINHA DO CENTRO

No tunnel 12 bis (Km. 88-235), proseguiram os trabalhos de substituição do revestimento de concreto.

No kilometro 83-331, foi iniciada a construcção de um muro drenado de 25,^{m}0 de extensão, com embasamento de concreto envolvendo armadura de trilhos.

Deu-se inicio aos trabalhos de reconstrucção e consolidação de varios aterros ao lado da linha 2, nos kms. 68-456, 69-412 e 69-898 construindo-se alguns drenos de modo a captar as aguas de infiltração.

Procedeu-se a reparação do tunnel 20, no km. 256.

No tunnel n. 24 (km. 342-329) foi reconstruida a abobada em uma extensão de 2^{m},44.

Foi iniciada a construcção dos encontros da ponte do Km. 463-306.

Construiu-se no Km. 411 um muro de arrimo para reforço dos baldrames da estação de Hermillo Alves.

Procedeu-se á reparação de uma das soleiras do ponte do Km. 568-713.

RAMAL DE SANTA BARBARA

Reparou-se a ponte de madeira do «Descoberto», Km. 594.

No Km. 587 procedeu-se a reparação da ponte do Gaya.

Foi iniciado o serviço de construcção de uma ponte no Km. 900.

RAMAL DE SANTA CRUZ

No Km. 23 procedeu-se á reconstrucção da ponte do desvio da Olaria.

RAMAL DE SÃO PAULO

Nos Kms. 191 e 202, foram reparadas as pontes do Lambary e de Santo Antonio.

No Km. 342.282 foi feita a reparação da ponte da «Divisa.»

LINHA AUXILIAR

No Km. 219.136 foi reparado um pontilhão.

Na 4ª Residencia, no Km. 183 foi construida uma cabine.

ABASTECIMENTO D'AGUA

LINHA DO CENTRO

Iniciou-se a construcção de uma caixa d'agua na estação de Dr. Joaquim Murtinho (Km. 478.072).

Ficou concluida a construcção de uma repreza no Km. 480.

Procedeu-se á montagem de uma caixa d'agua no pateo da estação de Sabará.

RAMAL DE SÃO PAULO

Foi feita a reparação da caixa d'agua de Vargem Alegre.

EDIFICIOS

LINHA DO CENTRO

Em Engenho de Dentro, deu-se começo a construcção da officina de pintura e de uma nova uzina de electricidade.

Iniciou-se a construcção de uma nova estação em Morro Agudo.

Concluiu-se o serviço de augmento da estação de Mattosinhos.

Iniciou-se o serviço de construcção de uma estação no Km. 587.

RAMAL DE SÃO PAULO

Concluiu-se a modificação da antiga estação de Mogy das Cruzes.

CADASTRO

O serviço de levantamento continuou interrompido por terem as turmas estado occupadas em outros trabalhos avulsos. Os trabalhos de escriptorio proseguiram regularmente.

CARTA GERAL DA ESTRADA

Continua com toda a regularidade o serviço de organisação da Carta Geral da Estrada.

PROJECTOS E DESENHOS

Os de maior importancia foram os seguintes:

Projectos de novas estações para Itaquera; Morro Agudo; Pombal e Poá.

Projecto de passagem superior na estação de Cruzeiro;

Completou-se a collecção de ante-projectos para 9 passagens para vehiculos e 23 para pedestres, destinadas a permittir o fechamento completo do leito da linha e das estações comprehendidas no trecho entre Central e Deodoro.

Foram organisadas todas as plantas das desapropriações necessarias á execução desse mesmo serviço.

Foram tiradas 1213 copias em papel ferro prussiato.

SECÇÃO DE CONSTRUCÇÃO

LINHA DO PARAOPEBA — (Bitola larga para Bello Horizonte)

O ramal começa na estação de Joaquim Murtinho, Km. 477-823 da Linha do Centro e termina em Bello Horizonte, Km. 639-791. Do Km. 639-791 ao Km. 579-446, a linha está assente com a bitola estreita, estando porém o leito preparado para bitola larga.

Em Junho de 1918 foi aberto ao trafego o trecho de Brumadinho, Km. 579-446 a Aranha, km. 566-082. Deste ultimo ponto ao km. 540-863 o leito está prompto, faltando apenas o assentamento de trilhos que foram obtidos da Rede Bahiana. Do km. 540-863 a Joaquim Murtinho a linha está assente com bitola de 1,^{m}60. Está em andamento a construcção de varios edificios e obras d'arte e a ampliação do pateo da estação de Bello Horizonte.

A discriminação pelas Residencias, dos trabalhos effectuados é a seguinte:

1ª Residencia de Construcção (km. 478 ao km. 540-863)

Fez-se a construcção de um muro de arrimo de pedra secca no pateo da estação de Congonhas do Campo.

Construiu-se um desvio activo no pateo da parada da Serra do Moeda.

Construiu-se um desvio morto na estação de Bello Valle.

Iniciou-se a construcção do edificio da estação difinitiva de Bello Valle, no km. 530-034.

De Joaquim Murtinho, km. 447-823, ponte inicial do ramal, ao km. 540-863, a linha está assente com a bitola de 1,^{m}60.

2ª Residencia da Construcção (Km. 538 ao Km. 548)—1º TRECHO

O serviço de preparo do leito neste trecho esteve a cargo do preposto legal do tarafeiro José Caravelli, até o fim do mez de Março, sendo desta data em diante atacado administrativamente.

Iniciou-se a construcção da estação de Porto Alegre.

Fez-se a reparação de todas as estradas de rodagem existentes no trecho.

2ª Residencia da Construcção—2º TRECHO

Proseguiu-se nos trabalhos de conclusão do grande córte da garganta do Sapé.

2ª Residencia — 3º Trecho

Na estaca 1065+6 construiu-se um pontilhão aberto com 3 metros de vão livre.

Por ser absolutamente insufficiente as secções de vasão dos boeiros do Mossunga e dos Marinhos, foi resolvido duplical-os.

3ª Residencia da Construcção

Comprehende esta Residencia o trecho já em trafego provisorio de bitola estreita, da estação de Bello Horizonte a do Aranha, com o nome de Ramal de Paraopeba — Norte.

Foram iniciados neste anno os custosos trabalhos de adaptação do pateo da estação de Bello Horizonte.

No km. 620, continuou-se a construcção já iniciada da grande obra d'arte destinada á drenagem e consolidação do córte que segue ao tunnel do Jatobá, numa extensão de 500 metros.

Foi iniciada e concluida a construcção da estação de Ibiretè de accordo com o projecto organisado no escriptorio Technico.

Continuou-se o reforço de aterros iniciados desde 1917, aterros esses que apresentavam plataformas com larguras absolutamente insufficientes.

Fez-se a construcção da estação de Brumadinho de accordo com o projecto organisado no escriptorio technico.

Foi iniciada a construcção da estação do Aranha.

Construiu-se um muro de 30 metros de comprimento por 2,^{m}50 de altura para protecção das fundações do primeiro encontro da ponte de Brumadinho.

MARIANNA A PONTE NOVA

(1º Trecho de 25 kilometros)

Foram feitos os seguintes serviços:

Linha corrida e respectivos nivelamento e contra-nivelamento e secções transversaes em uma extensão de 26,k^{m}776;

Variante abandonada em uma extensão de 7,k^{m}790;

Linhas auxiliares para facilitar o confronto dos novos com os antigos estudos.

Terminados os serviços de campo foram feitos todos os serviços de escriptorio, inclusive o projecto da linha, que foi locada no terreno.

Fez-se o nivelamento e contra-nivelamento da linha locada.

Levantaram-se secções transversaes.

Foram feitas as seguranças de locação, marcação de pontos de passagem nos trechos já locados e iniciados os levantamentos para os projectos de obras d'arte.

Todos os trechos do Km. 0 ao Km. 25 acham-se já entregues aos respectivos tarefeiros.

RAMAL DE MONTES CLAROS

O mau estado sanitario da região perturbou grandemente os trabalhos.

No prolongamento de Buenopolis a Montes Claros, foram iniciados os trabalhos de locação dos primeiros 50 kilometros, a partir do Km. 77.101.

Acham-se atacados os serviços de preparo do leito e obras d'arte de todas as tarefas, exeptuando a do Km. 112 a 115.

Gabinete de analyses

RELAÇÃO DAS ANALYSES FEITAS NO GABINETE DE ENSAIOS EM 1918

Carvão	65
Aguas	7
Aços	3
Correias de transmissão	4
Tijolos	8
Argamassas	12
Gusas	2
Arames	1
Cimentos	5
Metaes	6
Minerios	5
Schistos	2
Oleo de schistos	2
Lignites	4
Saes diversos	3
Vergalhões de aço	3
Explosivos	3
Calcareos	2
Blendas	3
Oleo combustivel	2
Oleo de carros	51
Oleo de machinas	43
Oleo de cylindros	37
Oleo de motor	4
Oleo de linhaça	16
Oleo de caroço de algodão	5
Oleo de banha	3
Oleo de sebo	1
Oleo de peixe	4
Graxas	4
Essencia de terebenthina	1
Total	311

Obras d'arte especiaes em 31—XII—1918

Linha	Pontes	Pontilhões	Viaductos	Passagens superiores	Passagens inferiores	Tunneis
Linha do Centro	210	84	30	17	17	31
Ramal da Gambôa	—	—	—	—	—	2
» de Santa Cruz—Mangaratiba	28	48	—	—	—	—
» » Paracamby	2	3	—	—	—	—
» » São Paulo	111	87	3	3	2	1
» » Lima Duarte	8	9	—	—	—	—
» » Piranga	5	6	1	—	1	—
» » Bello Horizonte	24	9	1	—	—	3
» » Ouro Preto—Marianna	12	5	8	1	—	5
» » Santa Barbara	16	6	—	1	—	6
» » Montes Claros	15	2	—	—	—	—
Linha Auxiliar—Até Parahyba	39	80	4	1	4	—
Ramal de Porto Novo	17	9	1	1	—	—
» » Deodoro	1	2	—	—	—	—
» » Santa Rita de Jacutinga	25	50	—	1	1	1
» » Barra Longa	6	29	—	—	2	—
	519	429	48	25	27	49

NOTA — Neste quadro não estão incluidas as seguintes passagens inferiores: Estação Central 2, Mendes, 1, Barra do Pirahy, 1 e Juparanã 1.

Extensão da linha Lastrada em 31—XII—1918

TRECHOS	RESIDENCIAS	Bitola Larga	Bitola Estreita
Linha do Centro.....	1ª Residencia....	49.000	—
» » »	2ª »	58.860	—
» » »	3ª »	85.509	—
» » »	4ª »	117.193	—
» » »	5ª »	67.107	—
» » »	6ª »	98.567	—
» » »	7ª »	—	73.885
» » »	8ª »	—	35.694
» » »	9ª »	—	105.023
» » »	10ª »	—	23.607
» » »	11ª »	—	97.254
Ramal de São Paulo.....	1ª «	128.522	—
» » » »	2ª »	129.713	—
» » » »	3ª »	123.066	—
Santa Cruz—Mangaratiba.....	Santa Cruz.....	38.826	—
Ramal de Paracamby.....	2ª do Centro.....	0.976	—
Linha Auxiliar.....	1ª Auxiliar.....	—	18.176
» »	2ª »	—	65.837
» »	3ª »	—	49.243
» »	4ª »	—	24.169
Ramal de Lima Duarte.....	4ª do Centro.....	0.573	—
» » Piranga.....	5ª » »	—	8.051
» » Ouro Preto—Marianna....	7ª » »	—	48.089
» » Santa Barbara.....	8ª » »	—	43.884
» » Bello Horizonte.....	8ª » »	—	9.799
» » Montes Claros.....	10ª » »	—	43.180
Circular de Bangú.....	Santa Cruz.....	1.522	—
» do Matadouro.....	» »	2.780	—
G. Portella a Chave B. Vassouras.	2ª Auxiliar.....	—	8.934
	—	902.^{k}214	654.^{k}825
Total lastrado.....	1 557.^{k}039	—	—

Dados Technicos — 1918

BITOLA	Extensão em trafego em 31-12-918	Linhas principaes	RAMAES	Linhas accessorias	Via singela	Via dupla	Via quadupla	Via sextupla	Raios minimos	Rampa maxima	EXTENSÃO			
											ALINHAMENTOS		DECLIVIDADES	
											Rectas	Curvas	Rectas	Curvas
1m,60	1.073,991	838,173	228,478	7,340	956,838	95,097	16,768	5,288	181m,0	0m,018				
1m,00	1.264,740	669,567	591,111	4,062	1.264,740	—	—	—	101m,0	0m,020	1.321,378	1.081,127	744,777	1.657,728
Mixta	63,774	54,056	9,718	—	60,715	3,059	—	—	181m,0	0m,018	55 %	45 %	31 %	69 %
Totaes	2.402,505	1.561,796	829.307	11,402	2.282,293	98,156	16,768	5,288						

PROLONGAMENTO DA BITOLA LARGA PARA BELLO HORIZONTE

Durante o anno de 1918, continuou-se o serviço de preparo de leito do kilometro 540+863 até o kilometro 574+0,29, bem como todas as obras de arte existentes nesse trecho.

Taes serviços que estiveram a cargo do preposto legal do tarefeiro José Caravelli entre os kilometros 540+863 e 548, até fins de Março, foram dessa data em deante atacados administrativamente, por ter sido cassada a referida tarefa após a multa contractual que lhe foi imposta por infracção das Condições Geraes, approvadas por Portaria de 5 de maio de 1908 do Ministerio da Viação.

O serviço de preparo de leito entre o kilometro 548 e 574+0,29 iniciados em 1917, foram feitos por administração.

Em Junho foi aberto ao trafego provisorio o trecho entre a estação de Brumadinho, kilometro 579+446 e a estação de Aranha, kilometro 566+0,82.

O leito entre os kilometros 540+863 a 566+0,82, ou seja uma extenção de 25 kilometros e 219 metros, acha-se apenas na dependencia de assentamento de trilhos, só ultimamente obtidos da Rède Bahiana para substituir no Ramal de Montes Claros os de maior peso destinados á esse serviço.

A linha entre a estação de Joaquim Murtinho, kilometro 477+823, ponto inicial do prolongamento da bitola larga pelo valle do Paraopeba, até o kilometro 540+863, está já assente com bitola de 1,^{m}60.

Entre as estações de Bello Horizonte, kilometro 639+791, ponto terminal desse prolongamento, e Aranha, kilometro 566+0,82, acha-se a linha preparada para bitola de 1,^{m}60, estando, porem, os trilhos pregados na bitola de 1,^{m}00 para permittir a circulação de material de bitola estreita, visto estar ligada a rêde dessa bitola.

Logo que sejam assentes os trilhos no trecho de 25^{ks},219, constituindo a solução de continuidade entre as pontas de trilhos, bastará afastar e pregar uma das filas de trilhos do ultimo trecho acima referido para bitola de 1,^{m}60.

Todo o serviço de conservação, quer ordinaria quer extraordinaria, bem como vigilancia aos trens nos trechos em trafego provisorio, correram por conta da construcção.

Continuam em serviço diversas obras de conservação da linha e trabalhos complementares, taes como, alargamento de córtes, reforçamento de aterros, abastecimento d'agua, construcção de edificios, serviços de ampliação e adaptação do pateo e estação de Bello Horizonte, etc.

PROLONGAMENTO DO RAMAL DE MONTES CLAROS

Foram iniciados em Agosto os trabalhos de locação do trecho dos primeiros 50 kilometros no prolongamento de Buenopolis a Montes Claros.

Enquanto se faziam esses serviços á cargo de 3 turmas de campo, instalou-se o escriptorio do Engenheiro Ajudante, iniciando-se a contrucção de edificios para almoxarifado, carpintaria e ferraria.

Em fins de Outubro deu-se o apparecimento da pandemia de grippe hespanhola, seguida logo da vinda de copiosas chuvas, o que desorganisou os trabalhos desta Construcção.

Apezar d'isso, em Dezembro ficaram terminados os serviços de campo, relativos á locação sendo iniciados os estudos de 3 variantes: Uma, entre os kilometros 95 e 97, outra, entre os kilometros 106 e 110 e a ultima, entre os kilometros 111 e 117.

Estão ainda em estudos essas variantes, determinadas pelo facto de ficarem submersas durante as grandes chuvas a linha nos referidos pontos.

Com as primeiras chuvas de Dezembro appareceram com caracter epidemico febres palustres, principalmente nos arranchamentos dos kilometros 116, 123, 124 e 126, onde o tarefeiro estabeleceu um hospital para tratamento do pessoal, porem, ainda insufficiente devido ao grande numero de enfermos, e no qual, a despeito dos cuidados medicos, já falleceram mais de 20 enfermos.

Com a baixa das aguas, em Abril, costuma a recrudescencia dessa epidemia, exigindo medidas radicaes por parte de quem de direito.

Até a presente data, 26 de Março de 1919, acham-se atacados os serviços de preparo de leito e obras de arte de todas as tarefas, a excepção da dos kilometros 112 a 115.

Uma vez passada a presente estação chuvosa e melhorado o estado sanitario, poderão ter os serviços deste prolongamento a maior actividade possivel para o que acham-se apparelhados os tarefeiros.

PROLONGAMENTO DO RAMAL DE MARIANNA A PONTE NOVA

CONSTRUCÇÃO DO 1º TRECHO DE 25 KILOMETROS

Tendo sido suspenso o serviço desse prolongamento em 1915, e apenas emboccados quatro ou cinco córtes em condições de não serem aproveitados e parecendo inconveniente e mesmo impraticavel o traçado adoptado, foram feitos novos estudos no referido trecho.

Esses estudos foram começados em 20 de Julho.

Estudou-se primeiramente a linha pela encosta direita do ribeirão do Carmo, como no traçado primitivo, tornando-o, porém, praticavel.

Estudaram-se variantes nos pontos em que o rio Carmo corre em grandes voltas, tendo-se, porem, verificado que as variantes corridas para evital-as, conduziam a maiores desenvolvimentos e linha mais pesada.

Terminados os serviços de campo foram feitos os serviços de escriptorio inclusive o projecto da linha, que foi em seguida locada no terreno.

Em Outubro foram dadas notas de serviço ao tarefeiro do trecho dos kilometros 0 a 4.

Devido ao apparecimento da grippe ficou muito prejudicado o andamento do serviço, e mais ainda pelas chuvas da presente estação.

Apezar destas circumstancias, já receberam notas de parte de seu serviço os dois tarefeiros restantes, respectivamente dos trechos entre os kilometros 5 a 14 e 15 a 25.

Com a entrada da estação estival terão toda a actividade os serviços encetados.

PONTE DE PIRAPORA

A construcção dessa ponte está abandonada desde 1914.

Foram apenas construidos o ultimo encontro e as enseccadeiras para construcção dos pilares, as quaes ficaram completamente perdidas devido ás cheias subsequentes do rio São Francisco.

Foram feitos estudos comparativos sobre a localisação da ponte na posição do projecto primitivo á jusante da cachoeira e da localisação á montante dessa cachoeira, bem como estudos para ligação dessa nova localisação com a linha estudada para Belem do Pará.

Resolvida a construcção no ponto anteriormente projectado, fez-se a sondagem do rio para estudo dos meios a empregar na construcção dos pilares e o aproveitamento possivel da madeira das enseccadeiras perdidas.

O apparecimento da epidemia da grippe e a grande cheia do rio São Francisco, com as chuvas que começaram a cahir em Setembro, impediram o andamento desta obra, entretanto, foram estabelecidas turmas de pedreiros, canteiros e cavouqueiros para extracção e preparo da pedra necessaria e tambem para limpeza das superstructuras metallicas já oxidadas pelo seu abandono ás intemperies.

No escriptorio technico da Secção foram feitos os projectos de caixão amovivel e batelões cabreas, necessarias á construcção dos pilares que deverão ser atacados com actividade logo que baixem as aguas do rio São Francisco.

As aguas deste rio subiram na presente estação chuvosa a $10^m,677$ acima do nivel habitual da estiagem no local da ponte, passando cerca de $0^m,50$ acima da soleira do encontro já construido. Essa circumstancia exige a modificação do grade da linha projectada, de modo a collocar as superstructuras metallicas dessa ponte ao abrigo das grandes enchentes desse rio.

e o anno de 1918

ACCESSORIOS

TALAS		PARAFUSOS		PREGOS		REBITES		TIREFONDS		ARRUELAS		CALÇOS	
Novas	Usadas	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novas	Usadas	Novos	Usados
457	3.168	20.448	816	—	—	280 k	—	57.550	—	—	864	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.880	1.778	1.200	—	—	—	—	—	8.000	—	—	—	—	—
2.620	—	17.550	—	—	—	—	—	103.000	—	14.690	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
540	44	4.056	—	1.100	—	—	—	9.300	342	—	—	—	5
3.800	56	1.000	326	—	—	111 k	—	35.000	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
720	—	4.500	—	—	—	70 k	—	1.0000	—	7.310	—	—	—
—	340	5.449	—	6.922	—	58 k	—	100	—	2.340	—	—	500
—	—	2.500	—	22.734	—	88 k	—	22.900	7.000	2.000	—	—	—
2	96	1.000	192	5.000	448	125 k	—	9.400	—	1.000	—	—	5.300
8.142	—	14.700	—	—	—	186	—	38.000	—	14.700	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	487	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1.700	—	500	—	140 k	—	1.050	—	—	—	—	—
—	—	460	—	—	—	—	—	500	—	—	—	—	—
8.192	150	5.525	—	6.000	—	—	—	500	—	2.800	—	—	—
—	—	4 344	—	4.000	—	—	—	3.000	—	—	—	—	—
2.500	—	2.450	—	13.900	—	—	—	—	—	1.200	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500	—	—	—
—	8 028	5.000	—	5.000	—	—	—	—	—	1.000	—	—	—
—	1.000	10.000	—	—	—	—	—	10.000	—	10.000	—	—	—
—	—	1 040	—	—	—	—	—	4.050	—	—	—	—	—
—	—	1.200		7.275		—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	40	—	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	182	1.750	300	1.100	1.832	—	—	1.254	612	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	160	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
950	1.698	3.550	2.709	6.150	7.306	—	—	3.351	3.840	1.900	200	—	—

Registro do emprego de dormentes, trilhos e seus accessorios durante o anno de 1918

RESIDENCIAS	DORMENTES de madeira: Bitola especial Novos	Bitola especial Usados	Bitola larga Novos	Bitola larga Usados	Bitola estreita Novos	Bitola estreita Usados	DORMENTES de aço: Bitola larga Novos	Bitola larga Usados	Bitola estreita Novos	Bitola estreita Usados	TRILHOS de aço: Bitola larga Novos	Bitola larga Usados	Bitola estreita Novos	Bitola estreita Usados	TRILHOS de ferro: Bitola larga Novos	Bitola larga Usados	Bitola estreita Novos	Bitola estreita Usados	ACCESSORIOS: CRUZAMENTOS Novos	CRUZAMENTOS Usados	CHAVES Singelas Novas	CHAVES Singelas Usadas	CHAVES Duplas Novas	CHAVES Duplas Usadas	TALAS Novas	TALAS Usadas	PARAFUSOS Novos	PARAFUSOS Usados	PREGOS Novos	PREGOS Usados	REBITES Novos	REBITES Usados	TIREFONDS Novos	TIREFONDS Usados	ARRUELAS Novas	ARRUELAS Usadas	CALCOS Novos	CALCOS Usados
Conservação ordinaria e extraordinaria da linha																																						
1.ª Residencia do Centro	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	126	1.900	—	—	—	—	—	—	13	15	2	14	—	—	457	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	280	—	[illegible]	—	—	864	—	—
Ramal da Gambôa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Residencia do Ramal de Santa Cruz	—	—	[illegible]	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	600	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1.880	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	—	8.000	—	—	—	—	—
2.ª Residencia do Centro	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	2.620	—	[illegible]	—	—	—	—	—	103.000	—	14.690	—	—	—
Ramal de Paracamby	—	—	203	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.ª Residencia do Centro	—	—	15.119	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	560	41	4.000	—	1.100	—	—	—	9.300	342	—	—	—	—
4.ª » » »	—	—	18.456	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	3	1	—	1	—	—	3.800	—	[illegible]	[illegible]	—	—	111	—	35.000	—	—	—	—	—
Ramal de Lima Duarte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5.ª Residencia do Centro	—	—	10.108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6	7	5	—	—	720	—	[illegible]	—	—	—	70	—	[illegible]	—	[illegible]	—	—	—
6.ª » » »	—	—	18.782	—	—	—	—	1.341	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	3	2	—	—	—	—	—	[illegible]	—	6.000	—	58	—	—	—	[illegible]	—	—	500
1.ª » do Ramal de S. Paulo	37	—	17.508	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	[illegible]	—	22.334	—	88	—	22.900	[illegible]	[illegible]	—	—	—
2.ª » » » » »	—	—	11.266	60	—	—	—	107	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	[illegible]	1.000	192	3.000	448	125	—	9.100	—	[illegible]	—	—	5.300
3.ª » » » » »	—	—	16.750	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	8.142	—	14.700	—	—	—	186	—	38.000	—	14.000	—	—	—
Ramal do Bananal	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» de Piraiaia	—	—	—	—	10.212	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	487	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7.ª Residencia do Centro	—	—	16	—	11.741	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	1	—	—	—	—	—	1.700	—	500	—	140	—	[illegible]	—	—	—	—	—
Ramal de Ouro Preto	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8.ª Residencia do Centro	—	—	22	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	—	—	—	—	8.102	150	5.526	—	6.000	—	—	—	[illegible]	—	2.[illegible]	—	—	—
Ramal de Santa Barbara	—	—	100	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	4.344	—	4.000	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—
9.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2.500	—	2.459	—	13.900	—	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—
10.ª » » »	65	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—
11.ª » » »	—	—	—	—	10.118	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.028	5.000	—	5.000	—	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—
1.ª » da Linha Auxiliar	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	1.000	10.000	—	—	—	—	—	10.000	—	10.000	—	—	—
2.ª » » » »	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	207	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1.040	—	—	—	—	—	4.050	—	—	—	—	—
3.ª » » » »	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.300	—	7.375	—	—	—	—	—	4.[illegible]	—	—	—
4.ª » » » »	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	800	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—
	102	—	161.344	60	164.027	—	—	[illegible]	—	—	126	[illegible]	—	210	—	—	—	—	53	[illegible]	16	35	—	—	[illegible]	[illegible]	105.[illegible]	[illegible]	72.531	448	1.112	—	312.350	7.342	31.540	864	—	[illegible]
Trabalhos diversos																																						
1.ª Residencia do Centro	—	—	280	—	—	—	—	231	—	—	13	301	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal da Gambôa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	302	352	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—
2.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Paracamby	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4.ª » » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Lima Duarte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6.ª » » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.ª » de S. Paulo	—	—	—	—	—	—	—	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.ª » » » »	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	94	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.ª » » » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	120	—	—	—	—	—	—	—
Ramal do Bananal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» de Piraiaia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Ouro Preto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Santa Barbara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.ª » » »	—	—	23	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11.ª » » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.ª » Auxiliar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52	—	—	—	—	—	—	—
2.ª » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
3.ª » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4.ª » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	318	9	3	—	—	423	—	60	13	472	38	101	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	502	418	—	—	273	—	—	—	6	—	—	—
Obras Novas																																						
1.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	132	—	804	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal da Gambôa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Paracamby	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4.ª » » »	—	—	300	262	—	—	—	41	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	208	—	896	—	—	—	—	—	2.[illegible]	—	—	—
Ramal de Lima Duarte	—	—	489	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	4	—	3	—	—	—	124	—	248	—	2.980	—	—	—	—	—	—	—	—
5.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6.ª » » »	—	—	586	—	—	—	—	—	—	—	—	524	—	—	—	—	—	—	1	4	—	1	—	—	150	402	600	—	1.500	1.074	—	—	—	200	[illegible]	200	—	—
1.ª » de S. Paulo	—	—	486	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	2	—	—	—	—	—	900	—	350	—	—	—	100	—	600	—	—	—
2.ª » » » »	—	—	475	13	—	—	—	6	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	150	—	340	—	1.420	—	—	—	340	—	—	—	—
3.ª » » »	—	—	894	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—	—	—	800	—	300	—	3.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal do Bananal	—	—	—	—	46	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Piraiaia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Ouro Preto	—	—	—	—	730	—	—	—	—	—	—	—	—	70	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	182	1.750	300	1.100	1.852	—	—	1.234	612	—	—	—	—
8.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Santa Barbara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9.ª Residencia do Centro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.ª » » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11.ª » » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.ª » da L. Auxiliar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.ª » » »	—	—	—	—	2.100	—	—	—	—	650	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.ª » » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4.ª » » »	—	—	—	—	15.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	3.277	275	17.876	—	—	86	—	650	—	847	—	120	—	—	—	—	16	[illegible]	11	9	—	—	900	1.698	3.650	2.709	6.150	7.300	—	—	[illegible]	1.810	1.[illegible]	200	—	—

DESPEZA

A despeza com esta Divisão importou em 14.611:228$171, cabendo 10.503:532$080 ao pessoal e 4.107:696$091 ao material.

Houve ainda, em 1918, trabalhos por conta de terceiros, que importaram em 125:779$598, dos quaes 71:781$200 despendidos com pessoal e 53:998$398 com material.

Comparativamente a 1918, a despeza se discrimina de accordo com o quadro infra :

Designação	1918		1917	
	VERBAS	%	VERBAS	%
Pessoal.....	10.503:532$080	71,88	9.499:444$667	71,08
Material.....	4.107:696$091	28,12	3.875:434$153	28,92
Totaes.....	14.611:228$171	100,00	13.364:878$820	100,00

Resumo da Despeza

Natureza do trabalho	Em 1918			Em 1917		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
POLICIA E GUARDA DA LINHA:						
Bitola de 1m,60	831:640$385	5:956$501	837:596$886	856:442$039	13:834$868	870:276$907
Bitola de 1m,00	154:109$675	849$811	154:958$486	159:162$545	1:951$190	161:413$735
Sommas	985:750$060	6:805$312	992:555$372	1.015:904$584	15:786$058	1.031:690$642
CONSERVAÇÃO ORDINARIA:						
Bitola de 1m,60	2.767:076$282	1.870:273$920	4.637:350$202	2.905:753$728	2.141:248$194	5.047:001$922
Bitola de 1m,00	2.267:308$381	1.115:727$906	3.383:036$287	2.209:414$007	988:586$686	3.198:000$693
Sommas	5.034:384$663	2.986:001$826	8.020:386$489	5.115:167$735	3.129:834$880	8.245:002$615
CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA:						
Bitola de 1m,60	571:582$383	286:703$118	858:285$501	596:900$630	308:338$570	905:239$200
Bitola de 1m,00	256:994$740	70:836$895	327:831$635	306:460$364	114:041$081	420:501$445
Sommas	828:577$123	357:540$013	1.186:117$136	903:360$994	422:379$651	1.325:740$645
OBRAS NOVAS:						
Bitola de 1m,60	2.585:260$690	623:982$325	3.209:243$015	1.634:639$263	195:057$894	1.829:697$157
Bitola de 1m,00	404:582$205	110:586$056	515:168$261	129:503$240	93:069$605	222:572$845
Sommas	2.989:842$895	734:568$381	3.724:411$276	1.764:142$503	288:127$499	2.052:270$002
Totaes	9.838:554$741	4.084:915$532	13.923:470$273	8.798:575$816	3.856:128$088	12.654:703$904
Administração	687:757$898	—	687:757$898	710:174$916	—	710:174$916
Sommas	10.526:312$639	4.084:915$532	14.611:228$171	9.508:750$732	3.856:128$088	13.364:878$820

Despeza kilometrica feita com o custeio da linha propriamente dita, no anno de 1918, comparada com a do anno correspondente em 1917

SECÇÕES	Kilometros	Policia da linha		Conservação ordinaria		Conservação extraordinaria		Totaes	
		1918	1917	1918	1917	1918	1917	1918	1917
1ª Residencia do Centro, inclusive R. da Gambôa.....	160.986	1.003$722	945$582	6:337$391	7:262$672	793$863	955$222	8:134$976	9:163$476
2ª » » » » » de Paracamby..	125.216	884$185	880$579	4:298$376	5:346$658	1:826$862	2:529$233	7:009$423	8:756$470
3ª » » »	90.000	808$280	977$126	3:498$077	3:611$422	420$397	338$829	4:726$754	4:927$377
4ª » » » inclusive R. de Lima Duarte.	132.695	630$387	755$979	3:181$283	3:692$108	603$892	918$764	4:415$562	5:366$851
5ª » » » » » » Piranga.....	128.777	452$921	528$747	3:315$647	3:301$199	502$703	559$052	4:271$271	4:388$998
6ª » » » » » » M. da Mina.	115.320	462$004	500$821	4:135$069	3:614$692	370$598	296$622	4:967$661	4:412$135
7ª » » » » » » Ouro Preto..	139.019	191$441	252$969	2:486$718	2:606$176	76$793	238$936	2:754$952	3:098$081
8ª » » » » » » Sta. Barbara	136.655	143$394	95$830	3:058$859	3:136$875	121$611	241$110	3:323$864	3:474$115
9ª » » »	160.000	62$349	35$062	2:225$862	2:068$468	128$391	168$218	2:416$602	2:271$748
10ª » » » inclusive R. de Montes Claros	149.101	18$390	21$607	2:256$709	2:214$312	383$141	319$132	2:658$240	2:555$051
11ª » » »	153.400	221$756	220$351	1:897$248	1:887$720	211$342	232$157	2:330$346	2:340$228
Ramal de Santa Cruz.....	94.160	580$647	572$639	4:416$897	4:373$334	449$231	233$965	5:446$775	5:179$938
1ª Residencia São Paulo.....	131.000	501$730	625$413	3:141$408	3:401$999	1:360$075	1.179$297	5:003$213	5:206$709
2ª » » »	141.777	475$255	588$498	2:667$505	2:870$575	312$479	178$862	3:455$239	3:637$935
3ª » » »	127.179	860$419	725$728	2:900$584	3:072$068	327$199	497$834	4:088$502	4:205$630
1ª » » Linha Auxiliar.....	83.386	523$896	528$408	3:943$452	4:027$949	397$313	484$121	4:864$661	5:040$478
2ª » » » »	102.455	73$843	74$792	3:762$517	3:077$648	392$374	595$189	4:228$734	3:747$629
3ª » » » »	98.000	61$638	75$868	2:462$883	2:642$480	110$795	163$431	2:635$316	2:881$779
4ª » » » »	167.547	28$181	67$783	3:240$383	2:686$370	514$902	294$230	3:783$466	2:048$383
Total.....									

OBSERVAÇÕES:—Nas Residencias 1ª e 2ª do Centro, Ramal de Santa Cruz e 1ª Auxiliar, a extensão foi calculada de accôrdo com o numero de linha existentes em cada trecho.

RESUMO DA DESPEZA

VERBAS	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL
Policia e vigilancia da linha.....	6:805$312	985:750$060	992:555$372
Conservação ordinaria da linha e edificios.....	2.986:001$826	5.034:384$663	8.020:386$489
Conservação extraordinaria da linha e edificios.....	357:540$013	828:577$123	1.186:117$136
Escriptorio Central.....	22:780$559	664:977$339	687:757$898
Obras novas na linha e edificios..	734:568$381	2.989:842$895	3.724:411$276
Despeza por conta de terceiros..	53:998$398	71:781$200	125:779$598
	4.161:694$489	10.575:313$280	14.737:007$769

6ª DIVISÃO

CONTABILIDADE E ESTATISTICA

SEXTA DIVISÃO

Contabilidade e Estatistica

CUSTO DA ESTRADA

(Via Permanente)

Bitola de 1m,60			
Linha Tronco.	1ª Secção	24.879:756$040	
	2ª »	16.132:300$342	
	3ª »	6.489:363$808	
	4ª »	13.009:807$353	
	5ª »	23.039:416$271	
	6ª »	73:835$580	
Ramal	da Gambôa	406:482$979	
	de Santa Cruz	2.458:434$303	
	» Paracamby	198:343$065	
	» São Paulo	36.649:234$011	
	» Porto Novo	6.198:908$440	
	» Paty do Alferes	11:678$770	
	» bitola larga para Bello Horizonte	36.316:232$413	
Duplicação da Linha na serra do mar		13.422:126$928	
5ª e 6ª linhas		1.231:848$788	180.517:769$091
Bitola de 1m,00			
Linha Tronco.	6ª Secção	16.056:912$707	
	7ª »	29.729:894$445	
Ramal	de Bello Horisonte	2.761:822$624	
	» Sant'Anna dos Ferros	6.310:499$671	
	» Ouro Preto	4.574:860$901	
	» Porto Novo	40:883$962	
	» Piranga	2.121:277$688	
	» Santa Barbara	41:057$341	
	» União Valenciana	636:280$000	
	» Commercio a Rio das Flôres	530:000$000	
	de Commercio a Barra Longa	948:444$972	
	de Tabôas a Valença	1.837:461$666	
	» Valença a Rio Preto	1.701:495$116	
	» Rio Preto a Santa Rita do Jacutinga	2.617:369$178	
	de Vassouras a Portella	12.686:314$768	
	» Bemfica a L. Duarte	4.161:046$845	
A transportar		86.755:621$884	

Rêde Fluminense

Transporte	86.755:621$884	
de Itacurussá	18.345:642$705	
Ramal » Montes Claros	10.191:344$419	
» Ouro Preto a Ponte Nova	5.932:777$754	
» Marianna a Ponte Nova	66:147$816	
» Pirapóra a Belem	3.033:948$261	
» Linha Auxiliar	10.936:358$881	
» Construcção da Ponte de Pirapóra	49:497$100	
5ª e 6ª linhas	281:878$238	135.593:217$058
Estações de bitola larga	16.870:309$076	
Estações de bitola estreita	1.815:173$293	18.658:482$369

Propriedades diversas

Material rodante	83.835:710$670	
Officinas do Engenho de Dentro	8.011:280$568	
Officinas de Alfredo Maia	67:523$831	
Depositos de Locomotivas	5.022:276$819	
Machinas, utensilios, etc.	1.035:270$070	
Proprios diversos e mobilias	555:334$023	
Illuminação a gaz Pintsch	159:837$476	
Illuminação electrica	349:396$598	
Usina de creosotagem	12:534$985	
Usina de pulverisação de carvão	386:547$581	
Posto de pulverisação de carvão	8:272$407	
Instrumentos e livros de engenharia	5:041$017	99.449:026$045
Material existente nos depositos:		
Trafego	58:367$425	
Telegrapho e Illuminação	331:119$738	
Locomoção	15.372:865$469	
Via Permanente e Edificios	5.920:519$128	
Contabilidade e Estatistica	147:235$784	
Central	669:964$219	
Carvão Mineral	1.552:293$598	24.052:365$361
Custo médio kilometrico da:		
(*) Bitola larga de 1m,60	158:659$977	
Bitola estreita de 1m,00	107:210$349	

(*) A bitola mixta está incluida na larga.

2.ª Receita

A receita propria da Estrada attingio em 1918 a.....	61.968:422$000
contra em 1917.....	56.004:196$000
o que dá um excesso, em 1918, de.....	5.964:226$000

E, como a extensão média em trafego, elevou-se durante este anno a 2.402^{km},505, verifica-se que foi de 25:793$254 á renda bruta média kilometrica durante elle, superior de 1:965$504 á obtida em 1917, que se limitou a 23:827$750.

Alem de sua receita propria, a Estrada arrecadou mais a quantia de 14.287:986$332, proveniente das seguintes parcellas:

Trafego mutuo.....	4.647:148$680
Taxa de transportes.....	1.125:605$025
Impostos dos Estados de Minas, Rio, São Paulo e Districto Federal.....	8.515:232$627
	14.287:986$332

e escripturou como renda ficticia a quantia de 547$000, importancia dos transportes effectuados por conta da Santa Casa da Mizericordia.

Os detalhes do movimento a credito por conta dos Ministerios, Estados, Prefeitura e dos transportes gratuitamente feitos em 1918, constam dos quadros seguintes:

Transportes effectuados por conta de diversos Ministerios, Estados etc.

VERBAS	1918	1917	1916	1915
Viajantes.....	1.586:575$900	1.369:562$400	990:959$900	1.127:563$200
Encommendas...	951:915$800	403:193$600	341:132$600	303:780$600
Mercadorias.....	556:666$400	633:287$300	391:802$500	442:589$900
Animaes.....	50:821$400	39:484$000	16:972$600	16:670$400
Vehiculos.....	18$300	889$500	544$500	757$600
Telegrammas....	6:182$250	11:397$500	13:679$500	8:054$100
Rendas diversas..	475:397$150	264:279$000	468:479$900	313:868$900
Totaes.....	3.627:577$200	2.722:093$300	2.223:571$500	2.213:284$700

Renda Ficticia — Os transportes effectuados gratuitamente pela Estrada em 1918, importaram em 547$000, discriminados como se segue:

Casa da Mizericordia da Capital Federal.....

pelas verbas seguintes:

Viajantes.....	732 PAS.	10.980 PAS.-KM	769 TON.-KM.	184$200
Encommendas.....	23 TON.	—	371 TON.-KM.	362$700
Mercadorias.....	—	—	—	—

RECEITA

Quadro estatistico geral correspondente aos annos de 1918, 1917 e 1916 comparativamente

DESIGNAÇÃO DAS VERBAS DA RECEITA	Receita por especies			Relações por cento %		
	1918	1917	1916	1918	1917	1916
Animaes não especificados	59:381$000	39:925$000	22:839$000	5,09	6,68	6,22
» asinino, cavallar e muares	107:741$000	96:428$000	63:429$000			
» caprinos, suinos e lanigeros	351:723$000	188:633$000	158:147$000			
» vaccuns	2.551:639$000	3.297:646$000	2.510:231$000			
Bagagens	—	—	—			
Carros e vehiculos	24:587$000	36:089$000	29:593$000			
Encommendas	4.943:885$000	4.413:256$000	3.734:162$000	8,18	8,14	8,43
Mercadorias. Classe n. 3 (Assucar, borracha, fumo, etc.)	5.986:646$000	29.236:510$000	23.090:253$000	9,92		
Classe n. 3-A (Café beneficiado, vinho nac. etc.)	2.783:150$000			4,61		
Classe n. 4 (Farinha de trigo, toucinho salgado etc.)	4.897:840$000			8,12		
Classe n. 4-A (Machinas para lavoura, sal, etc.)	2.717:735$000			4,50		
Classe n. 5 (Couros para curtir, trilhos, etc.)	2.714:215$000			4,50		
Classe n. 6 (Tecidos explosivos, etc.)	3.096:071$000			5,13		
Classe n. 7 (Obas de arte, espelhos etc.)	199:454$000			0,33		
Classe n. 8 (Ferragens, objectos de escriptorio etc.)	2.117:865$000			3,51		
Classe n. 12 (Madeiras falquejadas, etc.)	637:109$000			1,05		
Classe n. 13 (Cal, e outros materiaes de construcção etc.)	1.077:525$000			1,78		
Classe n. 14 (Carvão de pedra, telhas, tijolos, etc.)	7.197:180$000			11,93		
Classe n. 14-A (Barricas vazias, lenha, etc.)	559:133$000			0,92		
Classe n. 14-B (Ferragens nacionaes, etc.)	163:314$000			0,27		
Diversas pp. c. do Governo	556:666$000			0,92		
Interior.. Viajantes de 1ª classe	7.737:837$000	7.599:321$000	6.153:345$000	19,66	29,04	21,36
» » 2ª »	4.120:945$000	3.915:594$000	3.309:877$000			
a transportar	54.601:635$000	48.823:411$000	39.071:876$000	—	—	—

DESIGNAÇÃO DAS VERBAS DA RECEITA	Receita por especies			Relações por cento %		
	1918	1917	1916	1918	1917	1916
Transporte	54.601:635$000	48.823:411$000	39.071:876$000			
Suburbios. Viajantes de 1ª classe	2.478:537$000	2.276:725$000	2.212:345$000	9,46	9,85	11,80
» » 2ª »	3.229:956$000	3.063:071$000	3.014:893$000			
Totaes	60.310:128$000	54.163:207$000	44.299:114$000			
Armazenagens	147:616$000	150:485$000	109:170$000			
Multas. Por infracção do Regulamento	—	—	16:602$000			
Multas. Por infracção de contracto	18:761$000	18:618$000	286$000			
Receita de Officinas	—	—	—			
» » obras particulares	—	—	—			
» diversas	726:231$000	940:255$000	1.125:092$000			
Telegrapho	106:168$000	95:129$000	107:184$000			
Receita eventual. Venda de objectos inuteis. Venda de desenhos e taxa de analyses	97:078$000	132:171$000	115:770$000			
Totaes geraes	61.405:982$000	55.499:865$000	45.772:718$000			
Porcentagens diversas	510:702$000	399:291$000	270:938$000			
Receita de proprios	51:191$000	104:333$000	154:433$000			
» ficticia	547$000	707$000	3:585$000			
Receita total	61.968:422$000	56.004:196$00	46.201:674$000			

Observações. Os trens especiaes estão incluidos em Rendas diversas.

RESUMO GER

—

1917

	TOTAES				
	Quantidade	Viajantes-kilometro		Toneladas kilometro	Receita
		Bitola larga	Bitola estreita		
Suburbios e Pequeno Percu 00	31.718.735	475.781.025	—	35.024.778	5.708:493$000
Interior.....00	2.749.760	159.765.484	31.969.412	13.421.443	9.498:688$000
Cadernetas kilometricas	933	4.210.000	2.105.000	442.050	268:192$000
Por conta dos Estados de M S. Paulo.....00	50.981	7.219.625	1.849.982	634.872	491:728$000
Por conta das Estradas Itapu e Oeste de Minas.....00	118	67.570	—	4.730	3:799$000
Por conta dos Ministerios...00	45.681	10.580.152	1.167.567	821.640	695:186$000
Por conta da Prefeitura Federal.....	18	8.694	1.114	687	519$000
Bilhetes de ingresso nas E	—	—	—	—	37:441$000
Poltronas.....	—	—	—	—	22:842$000
Receita de carros dormitorio	—	—	—	—	770:553$000
Eventuaes (differenças em p sagens).....	—	—	—	—	69:834$000
Totaes.....00	34.566.256	657.632.550	37.093.075	50.350.200	17.567:275$000
Transportes por conta da E	84.291	7.443.577	—	521.050	328:821$000
Renda fiticia.....00	732	10.980	—	769	184$000
Totaes em 1918.....00	34.651.279	665.087.107	37.093.075	50.872.019	17.896:280$000
» » 1917.....00	33.305.709	623.346.884	65.968.956	48.253.368	17.168:421$000
» » 1916.....00	32.606.654	639.940.789		44.795.865	14.690:717$000

RESUMO GERAL — 1917	VIAJANTES													
	PRIMEIRA CLASSE				SEGUNDA CLASSE				TOTAES					
	Quantidade	Viajantes-kilometro		Receita	Quantidade	Viajantes-kilometro		Receita	Quantidade	Viajantes-kilometro		Viajantes-kilometro	Receita
		Bitola larga	Bitola estreita			Bitola larga	Bitola estreita			Bitola larga	Bitola estreita		
Suburbios e Pequeno Percurso	8.939.162	134.087.430	—	2.478:637$000	22.779.573	341.693.595	—	3.220:956$000	31.718.735	475.781.025	—	35.024.778	5.708:493$000
Interior.	793.016	81.024.435	14.411.140	5.800:157$000	1.956.745	78.741.049	17.558.272	3.698:531$000	2.749.760	159.765.484	31.969.412	13.421.443	9.498:688$000
Cadernetas kilometricas	933	4.210.000	2.105.000	268:102$000	—	—	—	—	933	4.210.000	2.105.000	442.050	268:102$000
Por conta dos Estados de Minas, Rio e S. Paulo	22.389	4.761.850	931.602	311:069$000	[illegible]	2.457.769	918.320	180:659$000	50.981	7.219.025	1.849.982	534.872	491.728$000
Por conta das Estradas Itapura a Corumbá e Oeste de Minas	99	43.119	774.747	2:028$000	49	24.451	—	1.171$000	148	67.570	—	4.730	3:799$000
Por conta dos Ministerios	25.522	5.629.559	1.114	454:063$000	20.169	4.950.593	302.820	240:583$000	45.681	10.580.152	1.167.567	821.640	695:186$000
Por conta da Prefeitura do Distrito Federal	18	8.694	—	519$000	—	—	—	—	18	8.694	1.114	687	519$000
Bilhetes de ingresso nas Estações	—	—	—	37:441$000	—	—	—	—	—	—	—	—	37:441$000
Poltronas	—	—	—	22:842$000	—	—	—	—	—	—	—	—	22:842$000
Receita de carros dormitorios	—	—	—	770:558$000	—	—	—	—	—	—	—	—	770:558$000
Eventuaes (differenças em preços de passagens)	—	—	—	69:834$000	—	—	—	—	—	—	—	—	69:834$000
Totaes	9.781.143	229.765.093	18.223.603	10.216:375$000	24.785.118	427.867.457	18.860.412	7.350:960$000	34.566.250	657.632.550	37.093.075	50.850.200	17.567:275$000
Transportes por conta da Estrada	84.291	7.443.577		328:821$000	—	—	—	—	84.291	7.443.577	—	521.050	328:821$000
Renda Ilicita	692	9.480		164$000	100	1.500	—	20$000	792	10.980	—	769	184$000
Totaes em 1918	9.866.061	237.218.150	18.223.603	10.545:360$000	24.785.218	427.868.957	18.860.412	7.350:980$000	34.651.279	665.087.107	37.093.075	50.872.019	17.896:220$000
» » 1917	9.762.267	223.466.499	22.051.465	10.085:073$000	23.539.412	390.898.385	43.917.511	7.182:[illegible]	33.305.709	628.846.884	65.968.956	48.253.308	17.16[illegible]
» » 1916	9.646.248	230.418.479		8.365:016$000	22.960.406	403.622.310		6.324:801$000	33.606.654	634.040.789		14.795.865	14.690:[illegible]$000

Res IOS e PEQUENO PERCURSO, de 1861 a 1918.

ANN	BITOLA ESTREITA			POR CONTA DO GOVERNO		TOTAES GERAES	
	Productos	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos
	E FLUMINENSE	OURO PRETO e BELLO HORIZONTE					
1861.....	—	—	—	—	—	136.559	72:819$040
1865.....	—	—	—	—	—	207.760	77:357$476
1867.....	—	—	—	—	—	316.311	113:842$932
1870.....	—	—	—	—	—	530.480	155:595$770
1875.....	—	—	—	—	—	1.047.343	202:764$750
1880.....	—	—	—	—	—	1.580.320	259:218$700
1881.....	—	—	—	8.749	1:792$400	1.852.970	307:458$200
1885.....	—	—	—	59.748	9:905$100	2.475.269	403:126$300
1890.....	—	—	—	120.349	17:862$300	5.304.400	676:774$250
1891.....	—	25.360	5:201$300	82.191	11:965$800	7.909.694	1.067:877$370
1895.....	—	20.902	4:554$940	179.279	88:744$900	11.205.936	1.727:784$905
1900.....	—	780	195$000	196.111	165:001$200	12 480.826	2.700:770$680
1901.....	—	60	30$000	255.928	166:405$300	12.636.712	2.611:767$705
1902.....	—	—	—	351.351	209:145$500	13.352.160	2.766:190$761
1903.....	—	—	—	277.775	150:665$000	14.100.959	2.844:940$920
1904.....	—	—	—	657.743	390:222$400	16.087.953	3.350.878$330
1905.....	—	—	—	448.817	247:249$900	17.740.257	3.587:771$310
1906.....	—	—	—	440.775	269:309$400	19.239.237	3.882:532$830
1907.....	—	—	—	480.616	271:799$000	20.380.695	4.051:942$770
1908.....	—	—	—	659.878	367:346$800	20.955.757	4.244:870$700
1909.....	—	—	—	654.329	411:472$700	21.043.999	4.264:787$140
1910.....	—	—	—	586.369	321:614$100	24.178.493	3.639:226$050
1911.....	—	—	—	449.150	205:346$800	28.605.650	3.847:259$590
1912.....	—	—	—	381.936	173:741$300	29.397.467	3.826:812$270
1913.....	—	—	—	481.930	243:024$800	31.297.633	4.764:095$900
1914.....	—	111.899	48:021$700	508.322	325:228$100	28.156.451	5.055:442$250
1915.....	—	111.380	46:754$950	493.206	257:423$900	29.138.056	5.181:687$550
1916.....	7:071$500	138.460	57:762$250	439.490	274:047$700	29.937.220	5.227:237$700
1917.....	20:610$150	153.544	61:976$200	871.580	309:985$500	30.414.522	5.339:795$750
1918.....	22.298$050	125.618	52:204$950	544.032	395:344$100	31.718.735	5.708:492$600

Resumo geral do movimento e receita de viajantes, nos trens de SUBURBIOS e PEQUENO PERCURSO, de 1861 a 1918.

ANNOS	SUBURBIOS				PEQUENO PERCURSO								POR CONTA DO GOVERNO		TOTAES GERAES	
	BITOLA LARGA		BITOLA ESTREITA		BITOLA LARGA				BITOLA ESTREITA							
	Quantidade	Productos	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos
	CENTRAL e D. CLARA		[illegible]		RAMAL DA CRUZ - PARACAMBI		RAMAL DE SÃO PAULO		L. AUXILIAR e MEDE FLUMINENSE		OURO PRETO e BELLO HORIZONTE					
1861	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	130.559	72.8199040
1865	207.7[illegible]	77.[illegible]		—	—		—	—	—	—	—		—	—	207.7[illegible]	77:3578470
1867	[illegible]	[illegible]	—		18.163	11.615$045	—	—		—	—	—		—	416.411	113:8428932
1870	[illegible]	[illegible]				—	—	—		—	—	—		—	630.480	155:5959770
1875	1.04[illegible]	[illegible]			—	—	—	—	—	—	—	—		—	1.047.343	202:7048750
1880	1.5[illegible]	[illegible]		—	—		—	—			—			—	1.550.320	259 2158700
1881	1.543.[illegible]	[illegible]	—	—	704	221$500	—	—		—	—	—	[illegible].710	1.[illegible]	1.552.970	307:4658200
1885	2.41[illegible]	[illegible]			1.76[illegible]	526$200	—				—	—	30.745	[illegible]	2.475.269	103.1268300
1890	5.1[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	25.474$000		—	—	—	—	—	120.319	[illegible]	5.304.400	076.774$250
1891	7.507.[illegible]	[illegible]			201.536	74.227$050	90.400	12 [illegible]$500	—	—	25.360	5:201$300	82.191	[illegible]	7.909.694	1.067 8778370
1895	[illegible]	1.4[illegible]	—		451.016	156.305$140	395.176	[illegible] 328$000	—	—	20.002	4.554$910	179.270	[illegible]	11.203.936	1.787 7848905
1900	[illegible]	[illegible]			516.018	246:377$495	328 186	99 [illegible]$100	—	—	760	105$000	196.111	[illegible]	12 480.820	2.700:770$050
1910	11.[illegible]	2.[illegible]			577.851	230 773$056	109.601	[illegible]$700	—	—	60	[illegible]	255.028	[illegible]	13.636.712	2.011 7078705
1912	12.[illegible]	[illegible]		—	555.024	261:016$930	157 100	47 [illegible]$120	—	—	—	—	351.351	[illegible]	13.362.160	2.768 190$761
1913	14.[illegible]	2.4[illegible]			540.472	239.362$575	181.707	[illegible] 2292$900	—	—	—	—	277.775	[illegible]	11.100.969	2.844.940$920
1914	14.[illegible]	2.[illegible]	—		564.291	244.612$560	145.000	30 914$900	—	—	—	—	[illegible]	[illegible]	16.087.053	3.350 [illegible]$930
1915	16.521.21[illegible]	[illegible]			644 400	250 [illegible]$150	125.754	25 [illegible]$170	—				[illegible]	[illegible]	17.740.257	3.587 771$910
1916	17.[illegible]	[illegible]			703.949	319 [illegible]$180	[illegible]	20 [illegible]$300	—				[illegible]	[illegible]	19.230.237	3.862:532$530
1917	[illegible]	[illegible]			[illegible]	370 [illegible]$450	[illegible]	[illegible]					[illegible]	[illegible]	20.360 096	4 051 [illegible]
1918	1[illegible]	[illegible]			1.212.[illegible]	445 [illegible]$770	[illegible]	24 [illegible]$750			—		[illegible]	[illegible]	20.955.757	4 245 870$700
1919	18.[illegible]	[illegible]			1.402.159	501 917$370	[illegible]	17 [illegible]$500					[illegible]	[illegible]	21.043 990	[illegible]
1920	21.[illegible]	[illegible]			2.049.607	447.353$230	[illegible]	5 845$950					556.369	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1921	[illegible]	[illegible]	—		2.098.569	518 [illegible]$710	[illegible]	5 173$000	—				149.150	[illegible]	28 006 050	[illegible]
1922	26.[illegible]	[illegible]	—	—	2.917.464	558 [illegible]$200	[illegible]	4.766$900	—	—	—		381.930	[illegible]	29.397.467	[illegible]
1923	25.450.74[illegible]	[illegible]	—	—	5.336.961	1.238:953$800	[illegible]	3 535$600	—	—	—	—	481.930	[illegible]	31.297.033	[illegible]
1924	23.862.849	[illegible]			3.551.292	1.169.255$050	[illegible]	170.552$300	—	—	111.899	49:021$700	505.322	[illegible]	28.160.451	[illegible]
1925	23.341.[illegible]	[illegible]	—	—	4.844 671	1.319 213$700	[illegible]	137:585$500	—	—	111.360	46:754$950	498.206	[illegible]	29.138.036	[illegible]
1926	23.[illegible]	[illegible]		—	4.795 254	1.360 516$250	[illegible]	160 905$700	91.525	7 071$500	188.400	57.762$250	439.490	[illegible]	29.937.290	[illegible]
1927	21.340.7[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	5.107.526	1 429 948$500	[illegible]	215:992$300	107.231	20 610$150	153.544	61.970$200	871 520	[illegible]	30 414 522	5 389:795$750
1928	22.625.021	[illegible]	[illegible]	[illegible]	5 743.708	1.567 905$450	[illegible]	236 [illegible]$300	121.246	22.[illegible]$650	125.615	52.204$950	644.032	[illegible]	31.715.733	6.708:402$600

Mercadorias

RESUMO GERAL 1917	PESO EM TONELADAS		TONELADAS-KILOMETRO				FRETES	
	1918	1917	1918		1917		1918	1917
			BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA		
Pagando.... Café..	148.440	92.572	13.610.856	10.790.993	10.606.183	2.103.907	1.566.313.000	1.486:612$000
Pagando.... Manganez	326.148	582.387	154.295.730	13.141.064	257.830.362	4.008 445	5.550.853.000	1.993:350$000
Pagando.... Cereaes	230.232	—	33.687.000	2.803.512	237.239.843		1.928.280.000	22.123:270$000
Pagando.... Diversos	1.599.001	1.391.920	291.089.627	51.432.424		59.441.731	25.101.785.000	
Por conta dos Estados de Minas, Rio e São Paulo	3.854	2.996	341.101	140.749	547.858	270.905	77.723.000	66:892$000
Por conta das E. F. de Itapura, e Oeste de Minas	919	291	270.273	6.500	82.524	—	50.093.000	16:312$000
Por conta dos Ministerios	23.159	11.662	2.329.969	379.594	2.116.347	199.431	428.069.000	548:879$000
Por conta da Prefeitura do Districto Federal	84	138	3.121	37	5.251	19	781.000	1:204$000
Totaes	2.331.837	2.081.966	495.627.677	78.694.873	508.428.368	66.024.441	34.703.897.000	29.236:519$000
Transporte por conta da Estrada	460.450	411.950	64.445.249	-	62.827.132	—	2.867.473.000	2.781:917$000
Renda ficticia	—	2	—	—	29	—	—	9$000
Totaes geraes	2.792.287	2.493.918	560.072.926	78.694.873	571.255.529	66.024.441	37.571.370.000	32.018:445$000

ORTAÇÃO			TOTAES			
s-Kilometro		FRETES	PESO	Toneladas-Kilometro		FRETES
	bitola estreita			bitola larga	bitola estreita	
4	336,291	2.126:638$000	152.425	33.201,727	2.799,547	5.986:646$000
6	30.943,989	1.699:092$000	293.289	13.619,856	32.294,325	2.783:150$000
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
2	6.200,186	2.564:614$000	577.890	92.484,236	11.802,182	4.897:840$000
0	1,225	141:565$000	115.886	62.226,098	3.588,902	2.717:735$000
2	469,596	1.110:867$000	86.377	19.242,450	2.944,31	2.714:215$000
8	601,409	441:982$000	50.957	11.486,852	2.051,216	3.096:071$000
1	12,179	40:744$000	2.428	601,596	40,161	199:454$000
1	13,363	640:519$000	31.711	9.761,714	823,729	2.117:865$000
6	4,664	501:304$800	59.469	21.570,041	642,131	637:103$000
4	792,395	462:405$000	86.492	21.985,875	2.209,676	1.077:525$000
5	14.103,271	6.249:500$000	666.922	103.449,000	16.306,031	7.197:180$000
8	1.404,354	241:055$000	148.914	8.915,796	2.521,358	559:133$000
5	3,994	65:905$000	31.061	4.137,972	144,420	163:314$000
	—	—	28.016	2.944,464	526,880	556:666$000
2	54.886,916	16.286:190$000	2,331.837	495.627,677	78.694,873	34.703:897$000
	—	—	460.450	64.445,249	—	2.867:473$000
2	54.886,916	16.286:190$000	2.792,287	560.072,926	78.694,873	37.571:370$000

Officinas - 1-11-1919

MERCADORIAS

Classes — 1918	IMPORTAÇÃO				INTER-ESTADOAL				EXPORTAÇÃO				TOTAES			
	PESO	Toneladas-Kilometro		FRETES	PESO	Toneladas-Kilometro		FRETES	PESO	Toneladas-Kilometro		FRETES	PESO	Toneladas-Kilometro		FRETES
		bitola larga	bitola estreita			bitola larga	bitola estreita			bitola larga	bitola estreita			bitola larga	bitola estreita	
Nº 3.	64 [illegible]	14.925,735	[illegible]825,860	2.503:481$000	45 [illegible]	6.512,946	1 637,406	1.356:527$000	42.594	11 763,244	336,291	2 126:668$000	152 425	33 201,727	2 709,547	[illegible]
3-A	9 620	2.120,075	301,710	269:983$000	[illegible]	4 370,845	1 048,587	704:075$000	259 884	7 128,036	30.943,989	1 699:092$000	293 289	43 619,856	32 294,325	[illegible]
3-B	—	—	—	—	—				—	—	—	—	—	—		—
3-C	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—
4	[illegible]552	18.895,020	1 024,245	1.282:030$000	195,074	22.128,134	4.577,751	1 061:187$000	296 034	51 520,482	6 200,186	2 564:014$000	577 890	92 484,296	11.802,182	[illegible]
4-A	98 538	38.181,308	3.319,160	2 355:070$000	5,308	1 108,800	268,568	221:094$000	12 020	[illegible]815,960	1,226	141:503$000	115 886	62.226,098	3.588,902	[illegible]
5	18 574	6.207,640	378,814	994:930$000	10,860	4.444,222	2 095,905	808:412$000	56 943	8 590,082	469,396	1 110:807$000	86 377	19 242,450	2.944,31	[illegible]
6	21 354	7.312,730	797,795	[illegible]	22.477	2.321,074	652,012	549:865$000	7 126	1 853,048	601,409	[illegible]	50 957	11 486,852	2 061,216	[illegible]
7	526	178.707	12,355	101:442$000	683	184 998	15,027	57:268$000	1.219	247,891	12 170	40:744$000	2 428	601.506	10,161	[illegible]
8	11 835	3.949,719	359,011	1.005:017$000	10,164	1.485,234	451 355	472:329$000	9.712	4.326,741	13,363	640:519$000	31 711	9 761,714	823,729	2 117:805$000
12	8 790	1.293,380	[illegible]	48:919$000	[illegible]	1 715,575	581,884	86:858$000	38 332	18.501,086	4,064	501:304$800	59 469	21 570,041	[illegible]	637 103$000
13	24 749	5 719,701	155,904	331:555$000	35,946	6 001,630	1 261,377	283:566$000	[illegible]	10 204,544	702,395	462:405$000	86 392	21 985,875	[illegible]	[illegible]
14	31.947	9 514,620	193,553	[illegible]	218,375	13.175,905	2 909,267	610:314$000	416 600	170.728,475	14 103,271	6 249:500$000	666 922	103.449,000	16 306,031	[illegible]
14-A	1 498	111,505	6,500	15:970$000	93,933	[illegible]	1 110,564	302:102$000	54 483	3 803,188	1.104 354	241:055$000	148.014	8 915,790	2,621,458	559:133$000
14-B	11.960	597,669	105,196	33:010$000	12,139	[illegible]	35,230	64:399$000	6.953	2 168,005	3,994	65:905$000	31.001	4 137,972	144,420	163:314$000
P/c do Governo	28 016	2.941,465	526,880	566:666$000	—	—	—	—	—	—	—	—	29 016	2.944,064	526,880	[illegible]
	417 628	111 922,605	8.062,604	11.959:087$000	687,512	[illegible]	15.745,353	6.458:020$000	1.226.697	313.732,302	54.886,916	16 [illegible]:190$000	2,331 837	495.627,077	78.694,873	31.703:897$000
P/c. da Estrada	460.450	64.445,249	—	2.867:473$000	—	—	—	—	—	—	—	—	460.450	64 115,249	—	2 867:473$000
	878.078	176 367 851	8 062,604	14 827:160$000	687,512	60.072,770	[illegible]	6.458:020$000	1 226 697	313 732,302	54 886,916	16 286:190$000	2.792,287	560.072,926	78.694,873	37.571:370$000

R
1ª
2ª
3ª
4ª
5ª
6ª
7ª
Ran
»
»
Linh
Rède
»
Rama
»
»
»
»
»
»
»
Trafego
Por con
Por con
Por con
» da

Transport
Renda fic

F
10
35
3.55
3.01
4
3.07
3.62

Officinas - 1-11-1919

Encommendas

SECÇÕES 1918	Peso em toneladas		Toneladas-kilometro				Fretes	
			1918		1917			
	1918	1917	Bitola larga	Bitola estreita	Bitola larga	Bitola estreita	1918	1917
Rotulos: — Suburbios e Pequeno Percurso	16.404	17.606	220.114	25.942	132.080	30.495	229:854$000	226:397$000
1ª Secção: — Central a Bolem	14.432	13.450	1.188.780	38.291	719.390	32.690	1.304:926$000	1.398:354$000
2ª » Guedes da Costa a Barra	1.443	1.629	108.928	14.997	114.703	786	43:287$000	44:707$000
3ª » Ypiranga a Entre Rios	2.006	2.796	223.098	62.407	293.580	58.716	44:923.000	41.632$000
4ª » Fernandes Pinheiro a Mariano	6.338	6.166	697.935	455.616	984.094	70.292	102:021$000	100.263$000
5ª » Creosotagem a Lafayette	[illegible]	16.780	4.179.541	1.554.042	5.280.162	5.238	170:447$000	159:476$000
6ª » Gagé a Sete Lagoas	[illegible]	1.875	462.566	165.070	631.035	210.345	69:430$000	141:401$000
7ª » Silva Xavier a Piraporã	[illegible]	780	164.686	128.149	311.292	97.408	36:418$000	37.780$000
Ramal de Santa Cruz	[illegible]	5.955	[illegible]	1.772	[illegible]	240	114:817$000	111.203$000
» de Paracambi	[illegible]	446	29.396	1.019	[illegible]	415	10:339$000	9.421$000
» de São Paulo	24.561	24.618	5.341.920	67.402	[illegible]	34.032	717:810$000	641:027$000
Linha Auxiliar	[illegible]	7.247	701.080	314.616	[illegible]	1.100	67:978$000	81:273$000
Rede Fluminense (antiga E. F. Valenciana)	2.140	[illegible]	90.202	228.170	[illegible]	137.300	[illegible]	43:740$000
» » (antiga E. F. Rio das Flores)	1.350	[illegible]	35.[illegible]	112.132	[illegible]	177.[illegible]	[illegible]	10:107$000
Ramal de Porto Novo	1.099	[illegible]	13.[illegible]	512.455	[illegible]	[illegible]	[illegible]	24:337$000
» de Luiz Duarte	991	[illegible]	77.771	18.412	[illegible]	30.[illegible]	[illegible]	21:084$000
» de Piranga	1.398	846	96.016	50.775	[illegible]	32.160	[illegible]	12:234$000
» de Paraopeba	465	246	114.023	1.132	[illegible]	667	[illegible]	12:891$000
» de Ouro Preto	758	[illegible]	259.124	13.240	[illegible]	[illegible]	[illegible]	45:832$000
» de Santa Barbara	532	566	53.593	35.370	[illegible]	34.850	[illegible]	13:096$000
» de Bello Horizonte	997	792	244.802	140.854	208.540	104.500	[illegible]	80:313$000
» de Montes Claros	95	123	32.151	9.137	[illegible]	[illegible]	3.834$000	3:031$000
Trafego Mutuo	6.952	9.291	2.528.165	31.700	[illegible]	[illegible]	773:233$000	740:545$000
Por conta dos Estados de Minas, Rio e São Paulo	105	458	104.639	46.008	[illegible]	[illegible]	87:822$000	76.938$000
Por conta das Estradas de Itapura e Oeste de Minas	13	7	103	5.543	[illegible]	19	4:250$000	2:108$000
Por conta dos Ministerios	4.215	4.834	752.145	76.502	[illegible]	[illegible]	858:168$000	923:329$000
» da Prefeitura	51	16	1.545	52	[illegible]	[illegible]	1:176$000	759$000
Totaes	133.338	124.481	17.092.083	4.111.623	20.171.719	1.975.916	4.938:912$000	4.413:256$000
Transportes por conta da Estrada	21.116	19.686	3.030.283	—	2.930.021	—	454:784$000	430:817$000
Renda ficticia	21	25	338	—	397	—	324$000	404$000
Totaes geraes	154.475	144.172	21.022.704	4.111.623	[illegible]	1.975.916	[illegible]	4.844.477$000

CLASSES — 1918	Quantid	TOTAES				
		Quantidade	Cabeças-Kilometro			F
			Bitola larga	Bitola estreita	Toneladas kilometro	
Azininos, cavallares e muares	14.73					
Caprinos, suinos e lanigeros	172.362	15.122	1.903.283	272.743	652.806	10
Gado vaccum	162.098	239.814	47.174.559	6.262.692	5.343.725	35
Não especificados	1.656	295.527	84.247.139	10.617.316	37.945.782	3.55
Totaes	353.855	4.807	239.029	93.158	33.218	
Por conta dos Estados, de Minas, Rio e São Paulo	268	555.270	133.564.010	17.245.909	43.975.531	3.01
Por conta dos Ministerios	1.453	268	172.095	110.923	28.301	
Por conta da Prefeitura do Districto Federal	51	1.453	500.880	178.763	67.961	4
Totaes em 1918	355.630	54	5.043	—	504	
» » 1917	329.061	555.045	134.212.028	17.535.595	44.072.300	3.07
		499.469	135.201.406	14.240.393	50.437.712	3.62

importancia de 1.694:361$822
e ao credito de 4.651:805$991
Estrada depois de encerrado o
1914.

ESC

9°)

10

11

Officinas - 1-11-1919

Animaes

Classes 1918	Trafego proprio				Trafego mutuo				Totaes				
	Quantidade	Cabeças-kilometro		Fretes	Quantidade	Cabeças-kilometro		Fretes	Quantidade	Cabeças-kilometro			Fretes
		Bitola larga	Bitola estreita			Bitola larga	Bitola estreita			Bitola larga	Bitola estreita	Toneladas kilometro	
Azninos, cavallares e muares	14.739	1 853 260	360 291	104:740$000	383	60.023	1 162	4:004$000	15.122	1.903.289	272 743	652.806	107:740$000
Caprinos, suinos e lanis	172 362	27 689 731	4 679 850	220:251$000	67 152	19 4[illegible]	1 582 842	131:472$000	239 514	17.174.569	6 262.692	5 313.725	351:723$000
Gado vaccum	162 098	39 164.66	10 251 451	1 362:802$000	1.21 400	14 782 476	965.865	1.198:837$000	205.527	84 217.139	10.617 916	37.915 782	3 561:639$000
Não especificados. ...	1 656	207 778	92 109	7:811$000	151	36.251	919	718$000	4.807	239 029	93 158	33.218	8:559$000
Totaes..	353 855	69.211.132	15 202 781	1 685:630$000	201 485	64.352 578	1 951 126	1 331:031$000	555.270	133.501 010	17 216 909	43 075.531	3.019:661$000
Por conta dos Estados, de Minas [illegible] São Paulo ...	68	172 095	110 923	1:774$000	—	—	—	—	208	172 095	110 923	28.301	1:774$000
Por conta dos Ministerios	1 453	500 880	178 763	15:836$000	—	—	—	—	1.453	500 880	178 763	67 961	45:836$000
Por conta da Prefeitura do Districto Federal	51	5 043	—	221$000	—	—		—	54	5 043	—	504	221$000
Totaes em 1918 .	[illegible]	69 889 450	15 [illegible] 467	1 736:451$000	201 185	64 352 578	1 958 128	1 331:031$000	555 045	134 212 028	17 [illegible] 595	44 072.300	3.070:182$000
» » 1917 ...	329 061	78 624.697	13 540 [illegible]	1 112.030$000	170 103	66 576 700	693 905	1 510:002$000	499 469	145 201 106	14 240 393	50.137.712	3.622:032$000

importancia de 1.694:361$822
e ao credito de 4.651:805$991
Estrada depois de encerrado o
914.

9°)

10

11

Officinas - 1-11-1919

Vehiculos

1918	Vehiculos de 2 rodas				Vehiculos de 4 rodas				Totaes			
	Quantidade	Vehiculos—kilometro		Frete	Quantidade	Vehiculos—kilometro		Frete	Quantidade	Vehiculos—kilometro		Frete
		Bitola larga	Bitola estreita			Bitola larga	Bitola estreita			Bitola larga	Bitola estreita	
Pagando	[illegible]	15.252	1.505	2:184$000	241	81.898	2.573	22:385$000	454	97.150	4.078	24:569$000
P/c dos Estados de Minas, Rio e São Paulo	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—
das E. F. Itapura, e oeste de Minas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
dos Ministerios	—	—	—	—		123	—	189$000	1	123	—	189$000
da Prefeitura do Districto Federal	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—
Totaes em 1918	213	15.252	1.505	2:184$000	246	82.021	2.573	22:403$000	459	97.273	4.078	24:587$000
» em 1917	678	27.696	2.758	3:912$000	338	116.915	4.138	32:177$000	716	145.511	6.896	36:089$000

Transportes por conta

DIVISÕES	Viajantes				
	Quantidade	Viajantes Kilom°.	Toneladas Kilometro	FRETES	I T
Administração Central	517	115.324	8.066	6:020$000	
Trafego	8.423	901.114	63.098	47:921$000	
Movimento	12.002	683.996	47.880	45:194$000	
Locomoção	11.906	1.209.873	84.691	59:429$000	
Linha e Edificios	51.349	4.524.921	316.744	169:674$000	
Contabilidade e Estatistica	54	8.439	591	583$000	
Totaes em 1918	84.291	7.443.577	521.050	328:821$000	
» em 1917	81.266	6.618.681	463.306	313:415$000	

importancia de 1.694:361$822
e ao credito de 4.651:805$991
Estrada depois de encerrado o
914.

9°)

10

11

Officinas - 1-11-1919

Transportes por conta da Estrada

DIVISÕES	Viajantes				Encommendas			Mercadorias		
	[illegible]	[illegible] Kilom.s	Toneladas Kilometro	FRETES	[illegible] Toneladas	Toneladas Kilom.s	FRETES	[illegible] Toneladas	[illegible] Kilom.s	FRETES
Administração Central	5.7	[illegible]	8 066	6-020$000	[illegible]	18 304	1:390$000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Tráfego	[illegible]	[illegible]	63 098	47:921$000	[illegible]	701 420	56:009$000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Movimento	[illegible]	[illegible]	47 880	45:194$000	[illegible]	274.986	53:747$000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	84 691	59 [illegible]299$000	[illegible]	202.003	66:634$000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Linha e Edificios	[illegible]	[illegible]	316 744	109 674$000	[illegible]	1.829.861	277:183$000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Contabilidade e Estatistica	[illegible]	[illegible]	591	583$000	[illegible]	3 709	2:812$000	[illegible]	151	[illegible]
Totaes em 1918	[illegible]	[illegible]	521 050	328:821$000	21 116	3 030 283	467:784$000	[illegible]	[illegible]	2 867.47[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	463 306	313 415$000	19 936	2 930 021	430:817$000	411 950	62 627 132	[illegible]

importancia de 1.694:361$822
e ao credito de 4.651:805$991
Estrada depois de encerrado o
ESC 914.

9º)

10

11

Officinas - 1-11-1919

Custeio da tonelada-kilometro (peso util)

e do vehiculo-kilometro

no periodo de 16 annos

1903-1918

Vehiculo-kilometro

Tonelada-kilometro

ESCALA: $1^{m}/_{m} = 2$ réis

OBSERVAÇÕES:

(*) Incluida a importancia de 1.694:361$822 correspondente ao credito de 4.651:805$991 concedido á Estrada depois de encerrado o exercicio de 1914.

Officinas - 1-11-1919

Tendo sido de 2.402,^{km}505 a extensão média em trafego da Estrada de Ferro Central do Brazil, em 1918, verifica-se que, com exclusão dos diversos transportes effectuados em serviço da Estrada,

1°) — O numero de viajantes do interior, referido á extensão média, foi de:

	1918	1917
na primeira classe.....	47.413	46.876
na segunda classe.....	43.723	49.490
	91.136	96.366

2°) — O numero de animaes, referido á extensão média, foi de:.....	63.174,7	63.582,0
3°) — A tonelagem de bagagens e encommendas, referida á extensão média, foi de:.....	9.204,5	9.424,4
e a de mercadorias.....	239.051,5	244.408,8
4°) — O percurso médio de um viajante do interior, foi para a primeira classe.....	135,^{km}2	133,^{km}1
e para a segunda classe.....	52,^{km}4	58,^{km}7
Total.....	76,^{km}8	80,^{km}6

	1918	1917
5°) — O percurso médio de um animal foi de:..	272,^{km}4	299,^{km}2
6°) — O percurso médio de uma tonelada de bagagens e encommendas, foi de:.....	165,^{km}8	177,^{km}9
e de uma tonelada de mercadorias.....	246,^{km}3	275,^{km}9
7°) — A receita média do trafego, por kilometro trafegado, referente a viajantes, foi de:..	7:312$143	7:162$558
A bagagens e encommendas, de:.....	2:055$869	1:877$586
A animaes, de:.....	1:278$033	1:541$298
A mercadorias, de:.....	14:455$114	12:454$131

8°) — O producto médio de um viajante embarcado, foi de:	1918	1917
para os suburbios	$179,9	$170
para o interior.....	4$164	4$205
9°) — O producto médio de um viajante-kilometro foi de:		
para os suburbios.....	$011,9	$011
para o interior.....	$054,1	$052
10°) — O producto médio de uma tonelada de mercadoria embarcada foi de:.....	14$893	14$060
11°) — O producto médio de uma tonelada-kilometro de mercadoria, foi de:.....	$060,4	$051

	1918	1917
12º) — O producto médio de uma tonelada de carga embarcada, excluidos os animaes, foi de:.....	16$091	15$267
13º) — O producto médio de uma tonelada de carga transportada a um kilometro, excluidos os animaes, foi de:.....	$066,5	$056
14º) — O numero médio de toneladas de mercadorias por trem-kilometro (mixto e de cargas) foi de:.....	82,80	74,00
e por vagão-kilometro (carregado e vasio)	4,73	4,51

Nos SUBURBIOS — em cada carro de viajante, o numero médio de logares, foi de:

offerecidos.....	33,57	33,17
occupados.....	23,73	22,16
sendo a taxa de utilização, de.....	70,71 %	66,81 %

Por trem de viajantes, o numero médio de logares foi:

offerecidos.....	529,10	521,00
occupados.....	374,16	348,13

No INTERIOR — em cada carro de viajantes, o numero médio de logares, foi:

offerecidos.....	26,58	25,36
occupados.....	4,58	4,38
sendo a taxa de utilização de.....	17,25 %	17,27 %

Por trem de viajantes ou mixtos, o numero médio de logares, foi:

offerecidos.....	218,03	215,35
occupados.....	37,60	37,21

Dos dados apresentados apura-se que a renda de 1918 se compoz de parcellas da seguinte natureza:

Renda arrecadada.....	58.340:298$000
» a credito.....	3.627:577$000
Transporte gratis.....	547$000
Totaes.....	61.968:422$000

3° DESPEZA

A despeza de custeio, escripturada pelas diversas divisões da Estrada, foi a seguinte:

Despeza em 1918.....	73.117:173$337
Contra em 1917.....	78.732:538$944
Excesso no exercicio de 1917.....	5.615:365$607

A despeza se decompõe da seguinte fórma:

DISCRIMINAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL E CONSTRUCÇÃO			
1ª Divisão..... Directoria	76:980$000	141:083$832	218:063$832
Secretaria.....	150:672$855	28:079$431	178:752$286
Thezouraria e Pagadoria ..	216:525$760	1:936$765	218:462$525
Intendencia	401:713$624	211:638$288	613:351$912
Construcção.....	118:666$270	—	118:666$270
2ª Divisão — Trafego	7.291:908$450	2.306:492$941	9.598:401$391
3ª » — Movimento, Telegrapho e Illuminação...	7.014:906$621	2.526:152$495	9.541:059$116
4ª » — Locomoção.....	9.906:314$649	30.704:398$795	40.610:713$444
5ª » — Linha e Edificios.....	7.627:945$037	3.373:127$710	11.001:072$747
6ª » — Contabilidade e Estatistica.....	1.001:673$111	16:956$703	1.018:629$814
Somma.....	33.807:306$377	39.309:866$960	73.117:173$337
	46,24 %	53,76 %	100,000
Em 1917.....	43,14 %	56,86 %	100,000
» 1916.....	49,97 %	50,03 %	100,000

Por kilometro trafegado, a despeza foi de:

1ª Divisão — Administração Central.....	560$788
2ª » — Trafego.....	3:995$164
3ª » — Movimento, Telegrapho e Illuminação.....	3:971$296
4ª » — Locomoção.....	16:903$487
5ª » — Via Permanente e Edificios.....	4:579$001
6ª » — Contabilidade e Estatistica.....	423$986
Total.....	30:433$723

A despeza de custeio foi de:

	1918	1917	1916
Por trem — kilometro.....	6$218	6$142	5$271
Por vehiculo — kilometro.....	$327	$320	$298

Observação — Na importancia 73.117:173$337 está incluida a de rs. 414:012$950 correspondente ás folhas de pessoal enviadas ao Thesouro Nacional, para pagamento por exercicio findo.

A despeza geral de Custeio e de Capital foi a seguinte:

Administração Central..	Directoria.....	218:063$832
	Secretaria.....	178:752$286
	Thezouraria e Pagadoria.....	218:462$525
	Intendencia.....	613:351$912
	Construcção.....	118:666$270
Trafego.....		9.598:401$391
Movimento, Telegrapho e Illuminação.....		9.541:059$116
Locomoção.....		41.751:173$544
Via Permanente e Edificios.....		14.725:484$023
Contabilidade e Estatistica.....		1.018:629$814
Mobilias, Machinas e Utensilios.....		—
	Total.....	77.982:044$713

DESPEZA POR CONTA DE CAPITAL

VERBAS DE DESPEZAS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Linha e edificios:			
1ª Secção	16:708$400	7:295$850	24:003$750
2ª »	4:574$550	611$640	5:186$230
3ª »	10:032$200	1:825$997	11:858$197
4ª »	21:136$150	8:325$284	29:461$434
5ª »	4:992$800	10:546$081	15:478$881
6ª »	2:978$600	897$344	3:875$944
7ª »	36:484$400	9:540$718	46:025$118
Ramal da Gambôa	681$000	189$000	690$000
Ramal de Santa Cruz	44:206$850	7:705$069	51:906$919
Ramal » São Paulo	26:385$950	28:588$864	54:974$814
Ramal » bitola larga para Bello Horizonte	2.362:851$940	484:640$473	2.847:492$413
Ramal » Piranga	3:215$050	1:139$856	4:354$906
Ramal » Ouro Preto	8:632$800	2:782$413	11:465$213
Ramal » Lima Duarte	5:941$350	126$656	6:054$006
Ramal » Santa Barbara	15:263$500	7:649$968	22:913$468
Linha Auxiliar	38:434$150	59:467$029	97:901$179
Estações	87:870$125	16:788$449	104:658$529
Depositos diversos	2:312$500	79:556$374	81:851$874
Casa forte da Thesouraria	140$000	—	140$000
Usina de pulverisação de carvão	28:428$000	5:920$425	34:348$425
Officinas em Alfredo Maia	11:252$300	21:272$904	32:525$204
Construcção da Ponte de Pirapóra	40:497$100	—	40:497$100
Prolongamento de Marianna a Porto Novo	56:697$850	—	56:697$850
» » Montes Claros	131:144$800	—	131:144$800
Somma	2.989:812$895	734:568$381	3.724:411$276
Locomoção:			
Material rodante	155:468$907	802:771$244	958:240$241
Officinas do Engenho de Dentro	21:288$215	113:432$856	134:721$071
Officinas de Alfredo Maia	7:701$600	8:618$550	16:320$150
Posto de Pulverisação	3:069$605	5:211$802	8:272$407
Depositos diversos	4:665$100	18:241$131	22:906$231
Somma	192:184$517	948:275$583	1.140:460$100
Mobilias	—	—	—
Machinas e Utensilios	—	—	—
Somma			—
Recapitulação:			
Locomoção	—	—	1.140:460$100
Linha e Edificios	—	—	3.724:411$276
Mobilias, Machinas e Utensilios	—	—	—
TOTAL	—	—	4.864:871$376

Reclamações

Foram apresentadas durante o anno de 1918, por differença de fretes, 466 reclamações, extrahindo-se guias para o pagamento sómente de 370, na importancia de sessenta e cinco contos setecentos e quarenta e cinco mil e trezentos reis (65:745$300).

Destas, 12 na importancia de trezentos e setenta e um mil e trezentos reis (371$300), pertencem as Estradas extranhas, assim discriminadas:

ESTRADAS	Quantidade	Importancia
Estrada de Ferro Oeste de Minas	3	92$100
Rêde Sul Mineira	9	279$200
	12	371$300

Accidentes

Durante o anno de 1918 foram registrados 206 accidentes, em que ficaram avariados 34 vehiculos e 70 locomotivas. Entre as 282 pessoas offendidas, pela maior parte victimas da propria imprudencia, houve 53 mortas e 229 feridas. Tendo sido transportados 34.566.988 viajantes, houve, apenas, um *morto* para 652.207 e um *ferido* para 150.947.

MEZES	Collisões	Descarrillamentos	AVARIAS			VICTIMAS							
			Locomotivas	Vehiculos	TOTAL	Viajantes		Empregados		Estranhos		TOTAL	
						Mortos	Feridos	Mortos	Feridos	Mortos	Feridos	Mortos	Feridos
Janeiro	2	14	2	2	4	2	10	2	11	6	7	10	28
Fevereiro	3	4	3	2	5	3	6	—	16	3	4	6	26
Março	3	18	19	7	26	5	8	—	13	2	7	7	28
Abril	2	18	4	6	10	3	5	1	14	—	4	4	23
Maio	4	26	7	—	7	3	7	1	13	1	4	5	24
Junho	5	22	16	6	22	1	7	1	18	4	—	6	25
Julho	3	21	2	1	3	4	4	1	17	3	—	8	21
Agosto	—	12	—	2	2	2	6	2	18	—	2	4	26
Setembro	—	18	9	1	10	2	7	—	14	—	—	2	21
Outubro	1	7	5	—	5	—	1	—	1	—	—	—	2
Novembro	2	12	—	—	—	1	3	—	—	—	—	1	3
Dezembro	1	8	3	7	10	—	—	—	1	—	1	—	2
Total	26	180	70	34	104	26	64	8	136	19	29	53	229

Pessoal

Em 31 de Dezembro de 1918 existiam 17.461 funccionarios de todas as categorias, desde o Director até os simples trabalhadores, assim distribuidos :

1ª DIVISÃO — Administração Central	Titulados	101
	Jornaleiros	165
2ª DIVISÃO — Trafego	Titulados	569
	Jornaleiros	2.516
3ª DIVISÃO — Movimento, Telegrapho e Illuminação	Titulados	656
	Jornaleiros	1.002
4ª DIVISÃO — Locomoção	Titulados	328
	Jornaleiros	4.200
5ª DIVISÃO — Via Permanente e Edificios	Titulados	193
	Jornaleiros	4.279
6ª DIVISÃO — Contabilidade e Estatistica	Titulados	171
	Jornaleiros	93
		14.273
Pessoal extraordinario	—Jornaleiros	3.188
		17.461

o que dá 7,2 funccionarios por kilometro de extensão.

Rendimento e custeio da Estrada no anno de 1918

Receita

Receita do Trafego — Janeiro	—	6.638:393$815	
Fevereiro	—	5.165:439$509	
Março	—	5.302:494$708	
Abril	—	5.721:159$281	
Maio	—	6.204:501$690	
Junho	—	6.994:435$758	
Julho	—	7.945:416$866	
Agosto	—	7.471:764$920	
Setembro	—	6.842:688$673	
Outubro	—	5.324:009$592	
Novembro	—	5.091:722$376	
Dezembro	—	7.040:882$092	
Total	—	75.742:909$280	
DEDUZINDO:			
Receita pertencente ao trafego mutuo	4.790:293$800	—	
» » á taxa de transporte	1.125:606$025	—	
» » ao imposto de São Paulo	1.754:684$860	—	
» » » » » Minas Geraes	4.891:311$050	—	
» » » » do Rio de Janeiro	1.624:520$497	—	
» » » » » Districto Federal	244:713$220	14.431:132$452	
Receita propria da Estrada	—	75.742:909$280	61.311:776$828
Renda eventual	—	97:077$741	
» de proprios	—	51:191$051	
Multas por infracção de contractos	—	100$000	
» » » do regulamento	—	58000	
Percentagens diversas	—	510:701$806	659:075$598
Somma	—	—	61.970:852$426
Renda ficticia	—	—	546$000
Somma	—	—	61.971:398$326
Differença para mais na Despeza	—	—	11.145:774$011
TOTAL	—	—	73.117:173$337

Discriminação

Passagens	—	18.801:300$674	
DEDUZINDO:			
Pertencente ao trafego mutuo	108:235$200	—	
» á taxa de transporte	1.125:606$025	1.233:841$225	17.567:459$449
Fretes	—	55.905:596$128	
A trasportar	—	55.905:596$128	17.569:459$449

Discriminação

Transporte	—	55.905:596$128	17.567:459$449
DEDUZINDO:			
Pertencente ao trafego mutuo	4.647:148$680	—	
» ao imposto de São Paulo	1.754:684$860	—	
» » » » Minas Geraes	4.891:314$050	—	
» » » do Rio de Janeiro	1.624:520$497	—	
» » » do Districto Federal	244:713$220	13.162:381$307	42.743:214$821
Telegrammas	—	141:077$619	
DEDUZINDO:			
Pertencente ao trafego mutuo	—	34:909$920	106:167$699
Armazenagens	—	—	147:616$165
Multas	—	—	18:656$155
Taxa de seguro	—	—	2:978$900
Receitas diversas	—	—	726:230$539
Receita eventual	—	—	97:077$741
» de proprios	—	—	51:191$051
Multas por infracção de contractos	—	—	100$000
» » » do regulamento	—	—	5$000
Percentagens diversas	—	—	510:701$806
Receita geral da Estrada em 1918	—	—	61.971:399$326
» » » » » 1917	—	—	56.012:046$846
Differença para mais	—	—	5.959:352$480

Despeza

Custeio da Estrada	Janeiro	6.725:152$257	
	Fevereiro	5.147:717$967	
	Março	5.977:825$232	
	Abril	5.568:452$408	
	Maio	5.554:272$122	
	Junho	5.821:371$812	
	Julho	6.325:545$266	
	Agosto	6.431:256$060	
	Setembro	5.971:552$361	
	Outubro	5.484:341$519	
	Novembro	5.546:513$031	
	Dezembro	8.563:173$302	
	Total	—	73.117:173$337

Recapitulação das synopses relativas ao exercicio de 1918

DESPEZA

EFFECTIVA			
Por conta do Credito Ordinario:			
1ª Divisão	858:319$314		
2ª Divisão	6.176:912$587		
3ª Divisão	6.260:674$585		
4ª Divisão	8.723:438$256		
5ª Divisão	6.744:584$403		
6ª Divisão	998:921$428	29.762:850$573	
Suspensos c/de pessoal remettidos ao Thesouro Nacional	—	—	17:571$947
Pessoal addido	—	121:268$137	
Decreto 12.844 de 17 de Janeiro de 1918			
Domingos e Feriados	—	3.498:840$523	
Suspensos remettidos ao Thesouro Nacional	—	—	137$040
MATERIAL			
Pago na Estrada	—	3.295:544$368	
» no Thesouro Nacional	—	—	4.244:313$218
DESPEZAS MIUDAS			
Pagas na Estrada	—	391:649$130	
» no Thesouro Nacional	—	—	335:805$765
COMBUSTIVEL			
Pago na Estrada	—	9.899:787$128	
» no Thesouro Nacional	—	—	6.054:613$560
ALUGUEIS DE CASA E REMOÇÕES			
Pago na Estrada	—	93:056$636	
EVENTUAES			
Pago na Estrada—Pessoal	259:954$667	—	
» » » —Material	39:482$521	299:437$188	
Pago no Thesouro Nacional—Material	—		2:100$000
CREDITOS EXTRAORDINARIOS			
(Decreto n. 12.731 de 28 de Novembro de 1917)			
Pago na Estrada—Pessoal	—	355:209$250	
(Decreto n. 12.747 de 12 de Dezembro de 1917)			
Pago na Estrada—Pessoal	318:896$834	—	
» » » —Material	2.666:396$770	2.985:293$604	
(Decreto n. 13.147 de 21 de Agosto de 1918)			
Pago na Estrada—Pessoal	1.174:122$198	—	
» » » —Material	4.953:031$198	6.127:153$396	
Suspensos c/pessoal remettidos ao Thesouro Nacional	—	—	186$480
(Decreto n. 13.203 de 25 de Setembro de 1918)			
Pago na Estrada, combustivel	—	9.999:898$155	
A transportar		66.829:988$088	10.654:728$010

Despeza

transporte		66.829:988$088	10.654:728$010
CREDITOS ESPECIAES			
(Decreto n. 12.872 de 6 de Fevereiro de 1918)			
Pago na Estrada—Pessoal	49:453$300	—	
» » » —Material	182:297$800	231:751$100	
(Decreto n. 12.929 de 20 de Março de 1918)			
Pago na Estrada—Pessoal	367:494$405	—	
» » » —Material	237:452$220	604:946$625	
(Decreto n. 12.931 de 20 de Março de 1918)			
Pago na Estrada—Pessoal	61:148$350	—	
» » » —Material	136:572$323	197:720$673	
(Decreto n. 12.948 de 3 de Abril de 1918)			
Pago na Estrada—Material	—	37:843$500	
(Decreto n. 12.987 de 24 de Abril de 1918)			
Pago na Estrada—Pessoal	1.958:059$349	—	
» » » —Material	571:747$086	2.529:806$435	
Pago no Thesouro Nacional—Material	—	—	547:762$559
(Decreto n. 12.808 de 9 de Janeiro de 1918)			
Pago no Thesouro Nacional—Material	—	—	7.080:729$376
(Decreto n. 13.269 de 6 de Novembro de 1918)			
Pago no Thesouro Nacional—Material	—	—	1.260:500$000
(Decreto n. 13.327 de 11 de Dezembro e 1918)			
Pago no Thesouro Nacional—Material	—	—	944:434$896
(Decreto n. 11.917 de 26 de Janeiro de 1917)			
Pago no Thesouro Nacional—Material	—	—	46:160$084
(Decreto n. 11.919 de 26 de Janeiro de 1917)			
Letra G			
Pago no Thesouro Nacional—Material	—	—	71:103$809
(Decreto n. 12.440 de 11 de Abril de 1917)			
Pago no Thesouro Nacional—Material	—	—	2:677$352
(Decreto n. 3316 de 16 de Agosto de 1917)			
CREDITO DE GUERRA			
Pago no Thesouro Nacional—Material	—	—	1.009:600$208
ACQUISIÇÃO E REPARAÇÃO DE MATERIAL RODANTE			
Pago no Thesouro Nacional	—	—	905$840
(Decreto n. 12.569 de 8 de Agosto de 1917)			
Pago no Thesouro Nacional—Material	—	—	784:944
(Decreto n. 11.402 de 30 de Dezembro de 1914)			
Pago no Thesouro Nacional—Material	—	—	15:361$580
A transportar		70.432:056$421	21.634:748$658

Despeza

transporte		70.432:0568421	21.634:7488658
DEPOSITOS			
Associação Geral de Auxilios Mutuos	22:611$808	—	
Caixa Auxiliar da Classe Telegraphica	68000	—	
Caixa Geral dos Jornaleiros	608500	—	
Caixa Auxiliar dos Guarda Freios	38000	—	
» Montepio Servidores do Estado	1878389	—	
Centro União dos Empregados	21$300	—	
Villa Proletaria Marechal Hermes	1048000	—	
Gratificações dos Estados	1:138$471	—	
Repartição Geral dos Telegraphos	1:466$859	—	
The Leopoldina Railway	138680	—	
Rochi & Ranchi	2:065$306	—	
Jose Maria de Moraes	5:000$000	—	
Imposto do Estado de Minas Geraes	5.387:987$206	—	
» » » » São Paulo	258:684$560	—	
» » » do Rio de Janeiro	1.299:701$440	—	
Pestana & Comp	4:332$500	—	
Estrada de Ferro Oeste de Minas	1.145:092$300	—	
	8.128:476$119	—	
Caucões em titulos restituidos na Estrada	140:800$000	8:269:276$119	
Caucões de contractos restituidos no Thesouro Nacional	—	—	48:072$500
Folhas de Exercicio findo remettidas ao Thesouro Nacional para serem pagas	—	—	406:787$846
MOVIMENTO DE FUNDOS			
Importancia entregue ao Thesouro Nacional por conta da renda da Estrada	—	70.661:888$395	
Idem, idem saldo do exercicio de 1917	—	3.692:449$727	
Transporte por conta do Governo gratis	—	—	2.804:737$750
IMPOSTO SOBRE CIRCULAÇÃO			
Sello de Nomeação debitado ao Thesouro Nacional	—	—	850$139
IMPOSTO SOBRE A RENDA			
Imposto c/vencimento debitado do Thesouro Nacional	—		9:788$370
EXTRAORDINARIA			
Montepio, mensalidades, debitado ao Thesouro Nacional	212$990	—	
» » novos, debitado ao Thesouro Nacional	61$160	—	274$150
SALDOS QUE PASSAM			
De caixa	3.683:943$277		
Em titulos	704:100$000		
De responsaveis	5.526:710$107	9.914:753$384	

Balanço do exercicio de 1918

ACTIVO

Custo da Estrada (via permanente)	—	316.110:986$149
Estações e postos telegraphicos	—	18.685:482$379
Material rodante	—	83.835:710$670
Officinas do Engenho de Dentro	—	8.011:280$568
» de Alfredo Maia	—	67:523$831
Depositos de locomotivas	—	5.022:276$819
Machinas diversas e utensilios	—	1.035:270$070
Proprios diversos	—	37:251$000
Mobilias	—	518:083$023
Illuminação a Gaz Pintsck	159:837$476	
» electrica	349:396$598	
Usina de creosotagem	12:534$985	
» » pulverisação de carvão	386:547$581	
Posto de » » »	8:272$407	
Instrumentos e livros de engenharia	5:041$017	921:630$064
Deposito de materiaes do Trafego	58:367$425	
» » » » Telegrapho e Illuminação	331:119$738	
» » » da Locomoção	15.372:865$469	
» » » » Via Permanente	5.920:519$128	
» » » » Contabilidade e Estatistica	147:235$784	
» » » » Central	669:964$219	
» » Carvão mineral	1.552:293$598	24.052:365$361
Prefeitura do Districto Federal	—	525:772$964
Companhias e Emprezas diversas	—	3.103:099$418
Estados, Municipalidades e Repartições Estaduaes	—	80:540$653
Devedores diversos	—	774:115$026
Titulos depositados	—	730:000$000
Renda a cobrar	—	712:246$987
Apolices do Estado de São Paulo	—	11:500$000
Titulos arrecadados	—	2:000$000
Diversos responsaveis	—	5.526:710$107
Caixa—Saldo em dinheiro	—	3.683:943$277
		173.447:788$366
(*) Lucros e Perdas—Saldo devedor que passa do Exercicio de 1919	—	12.908:946$809
Total	—	186.356:735$175

PASSIVO

Thesouro Nacional	442.369:418$027	
Banco do Brazil	38.858:579$237	481.227:997$264
Companhias diversas	—	2.585:262$217
Credores diversos	—	66:932$040
Cauções para garantia de contractos	315:212$605	
» » » » propostas	207:186$000	
Depositantes	730:000$000	
Fianças de empregados	11:788$211	
» » carregadores	31:785$000	
Valores depositados	629:736$506	1.925:708$322
Reclamações	—	13:277$844
Quotas de fiscalisação do material no estrangeiro	—	1:000$000
Gratificações pelos Estados	—	6:126$788
Estrada (depositante de titulos)	—	2:000$000
Deposito para acquisição de locomotivas	—	523:522$000
Taxa de seguro	—	4:908$700
Total		468.365:735$175

(*) Os lucros accumulados, que, desde 1865 ate 1902, haviam attingido a 126.384:727$809, foram completamente absorvidos pelos deficits dos exercicios subsequentes ate ao actual; e a importancia restante da conta de capital, na qual tinham sido incluidos os lucros liquidos, foi levado ao credito do Thesouro Nacional.

Recapitulação das synopses relativas ao exercicio de 1918

RECEITA

ORDINARIA			
Imposto sobre Circulação	—	—	
Sello de Nomeação	—	36:823$288	
Idem, idem debitado ao Thesouro Nacional	—	—	850$139
IMPOSTO SOBRE A RENDA			
Imposto s/vencimentos Titulados	255:952$492	—	
» » » Jornaleiros	293:531$386	549:483$878	
Idem, idem debitado ao Thesouro Nacional	—	—	9:788$370
RENDAS PATROCINAES			
Renda de Proprios	56 619$327	—	
Alugueis de casas de funccionarios	10.939$724	67:559$051	
RENDAS INDUSTRIAES			
Renda da Estrada	66 535 560$812	—	
Diario Official	8.608$000	66.544:168$812	
RENDA A DEBITO DO GOVERNO CENTRAL			
Estados, Companhias etc., etc.	3 627:577$200	—	
Transportes gratis	540$900	—	
Recebidos de diversos, e já incluidos em renda	3 628:124$100	—	
	823 386$350	—	2.804:737$750
EXTRAORDINARIA			
Montepio. Mensalidades, antigos Contribuintes	70:157$047	—	
» » novos »	130:547$433	200:704$480	
Montepio. Antigos, debitado ao Thesouro Nacional	—	—	212$990
» Novos » » » »	—	—	618$160
RENDA COM APPLICAÇÃO ESPECIAL			
Renda Eventual	86:302$741	—	
Multas por infracção do Regulamento	18:656$155	—	
» » » de Contracto	100$000	105:058$896	
DEPOSITOS			
Reposições	12:529$988	—	
Reclamações	11:541$257	—	
Valores depositados	1:819$800	—	
Passes com 75 %	238$900	—	
Cauções de Propostas	23:900$000	—	
» » Contractos	327:231$106	—	
A transportar	377:046$051	67.503:798$405	2.815:650$409

Receita

Transporte	377:046$051	67.503:798$405	2.815:650$409
Fiança de Carregador	2:000$000		
Caixa do Movimento	1$500		
» dos Bagageiros	35$000		
Consignações diversas	220$000		
Novo Regulamento	2$000		
Companhia Morro Velho	1:100$289		
Sociedade Brasileira Unitiva	14$000		
Henrique Elvi Möller	26:426$892		
Forcht & Coran	5:044$945		
Hime & Comp	1:000$000		
Estradas de Ferro Federaes Brazileiras	126:789$200		
Deposito para acquisição de Locomotivas	109:980$000		
	649:659$827		
Cauções em titulos — feitos na Estrada	553:400$000	1.203:059$827	
MOVIMENTO DE FUNDOS			
Importancia recebida do Thesouro Nacional para pagamento do Pessoal	30.774:360$000	—	
Idem, idem para Material	3.500:000$000	—	
» » » Combustivel	9.900:000$000	—	
» » » Eventuaes	300:000$000	—	
» » » Pessoal addido	135:000$000	—	
» » » Cauções e Depositos	10.100:000$000	—	
» » Decreto 12.844 de 17 de Janeiro de 1918	3.500:000$000	—	
» » para Alugueis de casas e Remoções	100:000$000	—	
» » Decreto 12.731 de 28 de Novembro de 1917	360:000$000	—	
» » » 12.747 de 12 de Dezembro de 1917	3.000:000$000	—	
» » » 12.872 de 6 de Fevereiro de 1918	500:000$000	—	
» » » 12.929 de 20 de Março de 1918	1.500:000$000	—	
» » » 12.931 de 20 de Março de 1918	800:000$000	—	
» » » 12.948 de 3 de Abril de 1918	40:000$000	—	
» » » 12.987 de 24 de Abril de 1918	2.530.000$000	—	
» » » 12.303 de 25 de Setembro de 1918	10.000:000$000	—	
» » » 13.147 de 28 de Novembro de 1918	6.400:000$000	83.439:360$000	
Idem, idem para pagamento de Impostos Estaduaes		1.289:186$940	
Idem, idem para pagamento de uma conta do Lloyd Brasileiro	—	24:148$370	
Idem, idem de uma conta da Sociedade Fonseca Machado	—	205$550	
Importancia de menos recolhida á Recebedoria do Districto Federal do imposto de transito arrecadado nesta Estrada	—	$050	
Cauções de Contractos restituidos ao Thesouro Nacional	—	—	48:072$500
Contas enviadas ao Thesouro Nacional para serem pagas	—	—	21.616:853$190
Folhas de exercicio findo remettidas ao Thesouro Nacional para serem pagas	—	—	406:787$846
Suspensos da c/ de Pessoal remettidos ao Thesouro Nacional	—	—	17:895$467
SALDOS ANTERIORES			
De Caixa	3.692:449$727		
Em Titulos	291:500$000		
De Responsaveis	5.526:710$107	9.510:659$834	
Rs		162.970:418$976	24.905:259$413

Discriminação da despeza effectiva segundo os respectivos creditos no exercicio de 1918.

Credito Ordinario votado pela Lei n. 3.454, de 6 de Janeiro de 1918	57.399:560$000
Despeza effectiva	54.379:157$566
Saldo	3.020:402$434
Pessoal Addido, verba 15ª	135:000$000
Despeza effectiva	121:268$137
Saldo	13:731$863
Creditos extraordinarios:	
Decreto n. 12.844, de 17 de Janeiro de 1918:	
Domingos e Feriados	3.500:000$000
Despeza effectiva	3.498:544$368
Saldo	1:455$632
Decreto n. 13.147, de 21 de Agosto de 1918:	
Para intensificar o trafego	6.400:000$000
Despeza effectiva	6.127:153$396
Saldo	272:846$604
Decreto n. 13.203, de 25 de Setembro de 1918:	
Combustivel	10.000:000$000
Despeza effectiva	9.999:898$155
Saldo	101$845
Creditos Especiaes:	
Ponte de Pirapora sobre o Rio São Francisco.	
Decreto n. 12.872, de 6 de Fevereiro de 1918	500:000$000
Despeza effectiva	231:751$100
Saldo	268:248$900
Ramal de Montes Claros:	
Decreto n. 12.929, de 20 de Março de 1918	4.000:000$000
Despeza effectiva	604:946$625
Saldo	3.395:053$375
Ramal de Marianna á Ponte Nova:	
Decreto n. 12.931, de 20 de Março de 1918	2.400:000$000
Despeza effectiva	197:720$673
Saldo	2.202:279$327
Decreto n. 12.948, de 3 de Abril de 1918	40:000$000
Despeza effectiva	37:843$500
Saldo	2:156$500
Prolongamento da bitola larga para Bello Horisonte:	
Decreto n. 12.987, de 24 de Abril de 1918	10.740:000$000
Despeza effectiva	3.077:568$994
Saldo	7.662:431$006

Demonstração da conta de lucros e perdas

EXERCICIO DE 1918

DEBITO

Custeio da Estrada	73.117:173$337
Material rodante (baixa)	867:260$480
Deposito da Locomoção	3.474:940$353
Diversas contas	599.332$356
	78.058:706$526

CREDITO

Rendimento do trafego	61.311:776$828
Renda eventual	97:077$741
Renda de proprios	17:554$667
Indemnisações diversas	15:430$891
Alugueis de casa aos funccionarios	10:939$724
Deposito Central	2.809:923$207
Percentagens sobre arrecadação de impostos Estaduaes e Municipaes	507:617$295
Diversas contas	379:439$364
	65.149:759$717
Saldo devedor que passa para o Exercicio de 1919	12.908:946$809
	78.058:706$526

143.987 Jr 50
221.982 D143